Die soziale und wirtschaftliche Lage der deutschen u. schweizerischen BINNENSCHIFFER

mit Hinweis auf das Wesen der Binnenschiffahrt in beiden Ländern vor und nach dem Kriege

---

THÈSE

présentée à la Faculté de Droit de l'Université de Neuchâtel
(Section des Sciences commerciales)

par

RUDOLF WIMMER
Dipl. Kfm.

pour obtenir le Grade de

DOCTEUR ÈS SCIENCES COMMERCIALES
ET ÉCONOMIQUES

1930
IMPRIMERIE NOUVELLE, DELAPRAZ & Cº
NEUCHATEL

Die soziale und wirtschaftliche Lage der deutschen u. schweizerischen BINNENSCHIFFER

mit Hinweis auf das Wesen der Binnenschiffahrt in beiden Ländern vor und nach dem Kriege

---

THÈSE

présentée à la Faculté de Droit de l'Université de Neuchâtel
(Section des Sciences commerciales)

par

RUDOLF WIMMER
Dipl. Kfm.

pour obtenir le Grade de

DOCTEUR ÈS SCIENCES COMMERCIALES
ET ÉCONOMIQUES

1930
IMPRIMERIE NOUVELLE, DELAPRAZ & Cº
NEUCHATEL

LA

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE NEUCHATEL

Section des Sciences commerciales et économiques

sur le rapport de M. le prof. P.-E. Bonjour, autorise la publication de la présente thèse de M. Rudolf Wimmer, originaire de Pforzheim (Allemagne). Cette thèse a pour titre : *Die soziale und wirtschaftliche Lage der deutschen und schweizerischen Binnenschiffer mit Hinweis auf das Wesen der Binnenschiffahrt in beiden Ländern vor und nach dem Kriege.*

La Faculté ne donne ni approbation, ni improbation aux opinions émises, ces opinions devant être considérées comme propres à l'auteur.

Neuchâtel, 15 janvier 1930.

Le Doyen de la Faculté de Droit.

F.-H. MENTHA.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

DISPOSITION

Seite

Vorwort 1

Einleitung: Die Binnenschiffahrt 4

I. TEIL.

Betriebs- u. Wirtschaftsverhältnisse:

1. Die Binnenschiffahrtsbetriebe mit Angestellten und Arbeitern 11
2. Die Betriebsgefahren 19
3. Die Arbeits- und Lohnverhältnisse 26

II. TEIL.

Die sozialen Verhältnisse:

1. Die Bedeutung der sozialen Fürsorge 39
2. Die deutschen Berufsgenossenschaften. — Schweizerische Verhältnisse 41
3. Aufgaben und Leistungen der Berufsgenossenschaften . . 47
   a) Unfallfürsorge für die deutschen Binnenschiffer . . . 47
   b) Die Unfallfürsorge für die schweiz. Binnenschiffer . . 55
4. Die übrige soziale Fürsorge 57

Schlusswort 61

Nachtrag 63

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41555018_0013

LITERATURVERZEICHNIS

1. Jahresberichte der Ostdeutschen Binnenschiffahrtsberufsgenossenschaft 1900-1912 und 1919-1928.
2. Jahresberichte der Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft 1900-1912 und 1919-1928.
3. Jahresberichte der Westdeutschen Binnenschiffahrtsberufsgenossenschaft 1900-1912 und 1919-1928.
4. Protokoll der Verhandlungen vom 1. Allgemeinen Schutzkongress für alle in der Schiffahrt und im Schiffbau beschäftigen Arbeiter. Abgehalten in Berlin vom 19.-21. März 1906. Hamburg, Verlag des Kongress-Komitee (Paul Müller).
5. Protokoll über die Verhandlungen der Reichskonferenz der in der Binnenschiffahrt beschäftigten Maschinisten und Heizer. Abgehalten zu Hamburg am 22. Dezember 1912. Berlin 1913.
6. Protokoll des am 2. und 3. April 1904 zu Halle a. S. stattgefundenen Kongresses der Maschinisten und Heizer Deutschlands.
7. *Böhme,* Stuttgart 1911. — Zur Entwicklung der Binnenschiffahrt in der Provinz Posen.
8. *W. Lotz,* Leipzig 1910. — Verkehrsentwicklung in Deutschland, 1800-1900. (fortgeführt bis zur Gegenwart.)
9. *R. Wilbrandt,* Tübingen 1909.— Volkswirtschaftliche Vorlesungen.
10. *Quaritsch,* Berlin 1908. — Compendium der Nationalökonomie.
11. *Sombart,* Berlin. — Gewerbliche Arbeiterfrage.
12. *Eulenburg,* Leipzig 1912. — Die Preissteigerung des letzten Jahrzehntes.
13. Tarifverträge der Maschinisten und Heizer in der Binnenschiffahrt.
14. Zeitschrift : Das Rheinschiff.
15. Zeitschrift : Die Binnenschiffahrt.
16. Berichte aller grossen Tageszeitungen über aktuelle Fragen im Binnenschiffahrtsgewerbe.
17. Reichsversicherungsordnung.

18. Schweizerische Bundesgesetze :
a) Ueber Kranken- und Unfallversicherung vom 13. Juni 1911.
b) Betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und Post vom 28 März 1905.
c) Betreffend Haftpflicht aus Fabrikbetrieb vom 25. Juni 1881 vom 26. April 1887.
d) Verordnung betreffend die Schiffahrt konzessionierter Unternehmungen auf schweizerischen Gewässern vom 19. Dezember 1910.

19. Die Rheinquellen, Zeitschrift für schweizerische und süddeutsche Wasserwirtschaft. Jahrgang 1913. Verlag : Verein für die Schiffahrt auf dem Ober-Rhein in Basel.

20. *C. Täuber,* Zürich 1910. — Schweizerische Verkehrslehre.

21. *E. Utzinger,* Frauenfeld 1911. — Volkswirtschaftliche und finanzpolitische Bedeutung von Wasserstrassen in und zu der Schweiz.

22. *P. H. Schmidt,* Zürich 1912. — Die schweizerischen Industrien im internationalen Konkurrenzkampf.

23. *J. Landmann,* Basel 1904. — Die Arbeiterschutzgesetzgebung der Schweiz.

24. Die Ergebnisse der eidgenössischen Betriebszählung vom 9. August 1905, herausgegeben vom statistischen Bureau des eidgenössischen Departements des Innern. Bern 1908.

25. *Krumbiegel,* Jena 1913. — Die schweizerische Sozialversicherung insbesondere das Kranken- und Unfallversicherungsgesetz vom 13. Juni 1911 verglichen mit der entsprechenden deutschen Gesetzgebung.

26. *A. le Cointe,* ancien Conseiller administratif de la ville de Genève. Sur la demande du Commissariat général suisse à l'Exposition de 1900.
Genève 1900. — Inventaire des Institutions Economiques et Sociales de la Suisse à la fin du XIXme siècle.

27. Statuten der Hilfskassen für Beamte und Angestellte der Thuner und Brienzersee Dampfschiffahrtsgesellschaft.

28. Statuten der Hilfskassen für Beamte und Angestellte der Neuenburger-Dampfschiffahrtsgesellschaft.

29. Statuts de la Société de Secours et d'Epargne des ouvriers du chantier et règlement de la Caisse de secours. (Compagnie générale de Navigation sur le lac Léman.)

30. Schweizerische Dampfschiffahrt, Heft 11 und 12 des Lieferungswerkes « Die industrielle und commerzielle Schweiz », Zürich 1907.

31. *Pflueger.* — Die Sozialpolitik der Kantone, Zürich 1908.

Die soziale und wirtschaftliche Lage

der deutschen und schweizerischen

BINNENSCHIFFER

mit Hinweis auf das Wesen der Binnenschiffahrt in beiden Ländern vor und nach dem Kriege

---

VORWORT

Die Sozialpolitik, d. h. der staatliche Eingriff in das Wirtschaftsleben zum Schutze der Schwachen, hat heutzutage alle Gebiete und Schichten des modernen Wirtschafts- und Gesellschaftslebens erfasst und durchtränkt. Wohl gibt es manchen Gegner einer zu ausgedehnten Sozialpolitik und verschiedenen Einwendungen ist auch eine gewisse Berechtigung nicht abzusprechen. Es ist statistisch nachgewiesen, dass die weitausgebaute soziale Fürsorge das Vertrauen und die Selbständigkeit mancher Arbeiter zu untergraben vermag und Unfallhysterien, Krankheitsmanien und auch sogar Arbeitsscheu im Gefolge hat. Desgleichen soll nicht verkannt werden, dass namentlich die gewerblichen Unternehmungen durch eine zu weitgehende Sozialfürsorge manchmal überlastet und in der Konkurrenzfähigkeit beschränkt werden, allein können all diese relativen Bedenken und Einwände standhalten gegenüber der handgreiflichen Tatsache, dass eine planmässige, energische und doch zielbewusste Sozialpolitik hunderttausende vor dem grauen Elend bewahrt, das ohne Verschulden an die Unglücklichen herantritt und mit samt der Familie meist der Verzweiflung in die Arme treibt ? Sind ferner die Erfolge überhaupt messbar, die der Volkswirtschaft wie dem ganzen

materiellen und ideellen Volkswohl aus der moralischen Festigung und der Erhaltung der vitalen Existenz der sittlich starken, arbeitswilligen Elemente und damit ihrer Arbeitskraft erwachsen ?

Es soll hier nicht unsere Aufgabe sein, die Sozialpolitik auch nur zu rechtfertigen zu versuchen, unserer unumstösslichen Ueberzeugung nach wird sich diese von selbst rechtfertigen und hat sich schon gerechtfertigt. Diese einleitenden Sätze anzuführen und damit unsere Stellung für die Sozialpolitik zu bekennen erschien uns für die vorliegende Abhandlung notwendig. Denn leicht könnte es erscheinen, als ob die im folgenden behandelten Verhältnisse der schweizerischen Binnenschiffahrtsangestellten, welche im Verhältnis zu der deutschen günstiger liegen, einen sozialen Eingriff überflüssig erscheinen lassen, d. h. es könnte scheinen, als ob die diesbezüglichen Schweizer-Verhältnisse trotz oder vielleicht gar — um mit den Feinden der Sozialpolitik zu reden — eben wegen des Mangels eines staatlichen Versicherungseingriffes nach deutschem Muster günstiger liegen. Allerdings liegen sie vorteilhafter, aber sie sind unseres Erachtens nicht wirtschaftlicher, weil sie von einem staatlichen Eingriff verschont blieben, sondern sie würden, wenn ein staatlicher Eingriff erfolgt wäre, noch vorteilhafter sich gestalten. Für diesen Standpunkt scheint auch die Schaffung des neuen eidgenössischen Bundesgesetzes über die Kranken — und Unfallversicherung vom 13. Juni 1911 zu sprechen, dass eine staatliche Regelung — mit einigen Modulationen allerdings — vorsieht. Wenn auch bei dieser Neuschaffung die Unfallversicherung von der Grundlage der Risikenscheidung nach einzelnen verwandten Berufen absieht, so ist doch der Grundgedanke derselbe, durch die selbstverständliche Einführung von Gefahrenklassen, noch deutlicher aber durch die Einführung des Rechtes zur Erlassung von Unfallverhütungsvorschriften durch die Bundesbehörde zum Ausdruck gebracht.

Wenn wir zu unserer Studie gerade die Berufsgruppe der Binnenschiffahrtsangestellten ausersahen, so waren wir uns der Schwierigkeiten, die sich in der Durchführung derselben ergeben sollten, wohl bewusst. Auf der einen — deutschen — Seite zahlreiche Berufsangehörige mit einer strammen Organisation und staatlicher Fürsorge, anderer — schweizerseits — eine spärlich vertretene Berufsklasse, unorganisiert und der sozialen Fürsorge so gut wie bar bisher. Dazu kommen noch

die unterschiedlichen natürlichen Verkehrs- und Sozialverhältnisse beider Länder. Dennoch würdigten wir gerade diese Berufsgruppe unseres speziellen Interesses : einmal eben wegen der vorgenannten Gegensätze in den einschlägigen Berufsverhältnissen der in Frage stehenden Länder, welche uns ermöglichen, den schweizerischen Binnenschiffern zu zeigen, was eine straffe Organisation ihnen noch helfen könnte und wie sie Thermometer und Barometer ihrer Lage abzugeben vermag. Ferner schien uns eben die deutsche Binnenschiffahrt wegen ihrer besonderen Betriebsverhältnisse und der damit im Zusammenhang stehenden Reichstagsdebatten und sozialen Kämpfe einer eingehenden Untersuchung wert. Endlich wollten wir die günstige Gelegenheit nicht vorbeigehen lassen, um in der orientierenden Einleitung und am Schluss unserer Ausführungen für eine zielbewusste und grosszügige schweizerische Schiffahrtspolitik eine Lanze zu brechen.

Wie bereits erwähnt waren wir uns der Schwierigkeiten, die sich der programmässigen Durchführung unseres Planes entgegenstellen würden, wohl bewusst, eine Befürchtung, die sich leider nur als zu berechtigt erwies. Namentlich war es das Fehlen beinahe jeglicher statistischer Aufzeichnungen schweizerseits, das unseren Plan nahezu zum Scheitern gebracht hätte. Um einen Ersatz dieser Lücke zu finden, wandten wir uns an einzelne Schiffahrtsunternehmungen, sowie an den Verband mit der Bitte um Materialüberlassung ; umsonst.

So waren wir denn für den schweizerischen Teil auf zufällig aufgefundene Materialbruchstücke sowie auf die gütige Unterstützung des Herrn Jean R. Frey, Geschäftsführer des Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein, Basel, angewiesen, welche wir so gut als möglich zu einem Ganzen zu fügen suchten.

Die Binnenschiffahrt.

Die deutsche Binnenschiffahrt, die sich seit dem 18. Jahrhundert mächtig entwickelt hat, konnte zu eigentlicher Bedeutung erst gelangen, als die mittelalterlichen Stromzölle beseitigt waren, was wir hauptsächlich den Bemühungen von 1850 bis 1870 verdanken, und als ferner neue Verfahren im Strombau, Neuerungen im Kanalbauwesen u. Verbesserungen im Schiffszug eine gesteigerte Leistungsfähigkeit im Wettbewerb mit den Eisenbahnen ermöglichten; d. h. der Binnenschiffahrtsverkehr verdankt seine Entwicklung der Abgabefreiheit und der technischen Entwicklung zum Grossbetrieb.

[1] Die Kanäle, die vor allem, für den Wettbewerb mit den alten Chausseen gebaut worden waren, erwiesen sich letzteren gegenüber sehr wohl als konkurrenzfähig. Als aber die Eisenbahnen immer mehr zum Ausbau gelangten, schien es eine Zeit lang fast, als hätten die Kanäle keinen Zweck mehr zu erfüllen. Die Privatgesellschaften, in deren Händen die Bahnen sich anfänglich befanden, kauften so viel Kanalaktien auf, als zur Fernhaltung unliebsamer Konkurrenz nötig erschien, d. h. nur die wichtigsten Durchgangsstrecken brachten sie in ihren Besitz.

Wenn sie diese beherrschten, konnten sie den Wasserverkehr lahmlegen und verhindern.

Hauptsächlich in England und in den Vereinigten Staaten von Nordamerika wurde dieser Kampf mit einer Rücksichtslosigkeit und einer Anwendung von Mitteln ausgefochten, die uns heute kaum glaubhaft erscheint.

Ein allmählicher Umschwung der öffentlichen Meinung in Deutschland machte sich zu Gunsten der Binnenwasserstrassen seit etwa 1875 wieder geltend. Unter dem Eindruck der englischen und amerikanischen Erfahrungen hatte sich bis dahin dem Donau-Main-Kanal-Projekte des Königs Ludwig I. von Bayern ein lebhafter Widerstand entgegengestellt, zumal in

---

[1] Verkehrsentwickelung in Deutschland 1800-1900 [fortgeführt bis zur Gegenwart] Lotz, Leipzig, Seite 91, 92, 93.

diesem Zeitalter bereits die Eisenbahnen aufgekommen waren. In den letzten 20 Jahren dagegen verbreitete sich in Europa immer mehr das Streben, dem Monopol der Eisenbahn durch Förderung der Binnenschiffahrt entgegen zu wirken.

[1] In Deutschland traten für die Förderung der Binnenschiffahrt zunächst diejenigen am wärmsten ein, die von den Erfolgen der Eisenbahnverstaatlichung nicht in allem befriedigt waren. Für uns ist jedoch der eine Gesichtspunkt ausschlaggebend, dass auch diejenigen, welche nicht ihr eigenes Interesse, sondern unparteiische Beobachtung der tatsächlichen Entwicklung zur Prüfung der Ergebnisse und Leistungen der modernen Binnenschiffahrt zwingt, nunmehr ebenfalls beginnen, die neuerlichen Fortschritte der deutschen Binnenschiffahrt anzuerkennen.

Dabei dürfen wir allerdings nicht übersehen, dass erst die Eisenbahnen es waren, welche auch die Bedeutung der Wasserstrassen hoben ; indem sie überallhin Verbindungen schufen und ihnen all die Frachten gaben, die ohne Eisenbahn nicht hätten ans Ziel gelangen können : Schwere wohlfeile Massenartikel, die eine schnelle Beförderung nicht gerade notwendig verlangen, werden von den Eisenbahnen bis an den Wasserweg gebracht, benutzen diesen sodann möglichst lange und gelangen auf ihm an ihr Ziel. So hat sich der Verkehr auf den deutschen Binnenwasserstrassen, dank [2] seiner niedrigen Frachtunkosten, von 1875-1900 von 21 % auf 24 % des Gesamtverkehrs gehoben, während der prozentuale Anteil der deutschen Eisenbahn von 79 % auf 76 % zurückging. Bis zum Jahre 1905 verschob sich das Verhältnis sogar auf 25 % bezw. 75 %, wobei noch in Betracht zu ziehen ist, dass die Länge der schiffbaren Wasserstrassen Deutschlands von 1875-1905 ziemlich die gleiche blieb, während sich das deutsche Eisenbahnnetz in demselben Zeitraum von 26,500 km. auf 54,400 km. erweiterte. Dagegen hat sich in den letzten 25 Jahren die Zahl der Schiffe in den deutschen Binnenwasserstrassen von 20,390 auf rund 30,000 vermehrt. Die Tragfähigkeit der Schiffe hat sich noch erheblich erhöht, nämlich von 2,1 auf 7,2 Millionen Tonnen. Der weitaus grösste Teil der Schiffe dient dem Güterverkehr, doch hat sich auch der Personenverkehr sehr entwickelt. Die Zahl der diesem dienenden Fahrzeuge vermehrte

[1] Verkehrsentwickelung in Deutschland 1800-1900 Lotz, Leipzig 1910, Seite 97.
[2] Volkswirtschaftliche Vorlesungen, Robert Wilbrandt, Tübingen 1909, Seite 25 I.

sich in der angegebenen Zeit von 450 auf 1250. Die Menge der im Jahre 1910 auf deutschen Flüssen beförderten Güter betrug 72,622,601Tonnen zu je 1000 kg. Trotz aller Verbesserungen des Eisenbahnwesens ist eben doch das Schiff das billigste Transportmittel geblieben, hauptsächlich für Kohle, Erde, Eisenerz, Ziegelsteine, Getreide, unter letzterem besonders Weizen. Kurz : Für alle Güter, bei denen das Gewicht bedeutend ist, während die Schnelligkeit der Beförderung keine so grosse Rolle spielt. Unter den beförderten Gütern nimmt mit etwa 28 % die Kohle den ersten Platz ein, sodann folgt mit 13 % Erde, Sand, Ton, Lehm etc., mit etwa 11 % Eisenerz, mit 7 % Ziegelsteine, mit 4 % Weizen etc.

Eine genaue Darstellung und statistische Wiedergabe des Binnenschiffahrtsverkehrs gehört allerdings nicht in den Rahmen der Untersuchung, aber dieser einleitende Gesamtüberblick über Geschichte und Umfang desselben erschien dennoch notwendig, um die Wichtigkeit und Ausdehnung dieses Verkehrszweiges in Erinnerung zu bringen, bevor wir in die Untersuchung der Lage der darin beschäftigten Arbeiter und Angestellten eintreten.

[1] In wesentlich anderen Bahnen vollzog sich die Entwicklung der schweizerischen Binnenschiffahrt. In den Uranfängen, dem Kindheitsstadium der schweizerischen Binnenschiffahrt, bediente sich die Markgenossenschaft derselben zum Fischfang und zur Jagd. Die Urkantone schufen die erste Verordnung über den Schiffahrtsbetrieb. Den Vierwaldstättersee z. B. durften nur Bürger von Luzern, Schwyz, Uri und Unterwalden befahren, während am Zürichersee dem Kloster Einsiedeln Hoheitsrechte zustanden. Selbstredend diente die Binnenschiffahrt auch auf anderen Seen von Anfang an der Jagd und Fischerei. Daneben kam schon eine andere Art des Betriebes auf, indem Besitzer, welche aus dem Wallensee in den Zürichersee Kies, Lehm, Torf und Streu führten und einen gewerbsmässigen Handel damit unterhielten, sich ebenfalls des Wassertransports bedienten. Den Verkehr von Schlachtschiffen auf dem Genfer- und Zürichersee, der mit unserer Untersuchung in keinem Zusammenhang steht, genügt es zu erwähnen.

Die Bemannung der Schiffe rekrutierte sich in früherer Zeit aus Eigentümern und Schiffsknechten. Die Schiffseigentümer

---

[1] Schweizerische Verkehrslehre, Seite 144 von C. Täuber, Zürich 1910.

waren organisiert in Zünften, in welchen für die Schifferknechte Unterabteilungen bestanden zur Aufnahme derer, welche Beweise von Mut oder Schlauheit erbracht hatten. Mit der Zeit kamen die Zünfte, welche immer mehr der Geselligkeit als wirtschaftlichen Zwecken gedient hatten, in Verfall, sie verloren den inneren Halt und sanken zu einem Meisterverein herunter.

Zu grosser, beachtenswerter Bedeutung konnte sich leider die schweizerische Binnenschiffahrt bis in die heutige Zeit nicht aufschwingen ; die Bewohner pflegten vorwiegend Ackerbau ; das Handwerk konzentrierte sich auf die Städte ; diese schlossen sich ab und damit war den Seen keine Stelle als Verkehrsweg zugewiesen. Als in neuester Zeit die lokalen Schranken fielen und Handel und Industrie einen nie geahnten Aufschwung nahmen, da waren auch schon, eh man sich's versah, die Wirtschaftsverhältnisse dem nationalen Bau entwachsen. Wohl blühte die Fremdenindustrie und das gesamte Gewerbe in der Schweiz nunmehr mächtig auf, allein konnten die kurzen Wasserstrecken der Schweizer-Flüsschen und Seen ein überflüssiges Umladen der auf oft tausende von Kilometern zu befördernden Warengüter trotz des billigen Wassertransportes rentabel und zweckdienlich erscheinen lassen ? So kam denn mit der Dampfschiffahrt die am nächst liegende Entwicklung der schweizerischen Binnenschiffahrt : Die Entwicklung zur Touristen- und Fremdenschiffahrt. Die Flösserei ist ebenfalls nicht in dem Umfange anzutreffen, wie man sie erwarten könnte. Soweit wir eine schweizerische Flösserei kennen, wird diese meist von ausländischen Firmen mit ausländischen Arbeitern betrieben. (Der Waldbestand der Schweiz umfasste 1900... 856,000 Hektar, d. i. 20,7 % der Landesoberfläche. Deutschlands Bewaldungsprozent beträgt 27 %).[1]

Seitdem durch mehrere Tunnels die Alpen vom Verkehr überwunden sind, können die Wasserstrassen für den Durchgangsverkehr speziell von Süden nach Norden unseres Erachtens nur mehr unter Ueberwindung der grössten technischen Schwierigkeiten und grossen finanziellen Opfern in Frage kommen. Wohl soll im 17. Jahrhundert in der Westschweiz die Frage eines schiffbaren Kanals aufgeworfen worden sein. Auch verschiedene andere Projekte wie Schiffbarmachung der Rhone,

[1] Schmidt, Zürich 1912, Seite 41. « Die schweizerischen Industrien im internationalen Konkurrenzkampfe. »

des Rheines oberalb des Bodensees, der Reuss und der Aare, das Bauen eines Reuss-Rhone Kanals etc., welche sämtliche der Neuzeit entstammen, bewegen die Gemüter ernsthaft, sodass die Aussicht vorhanden ist, wenigstens den Verkehr im Westen und von Westen nach Osten der Schweiz einigermassen zu sichern.

So brachten es, wie schon angedeutet, die natürlichen und die modernen Verkehrsverhältnisse mit sich, dass der Binnenschiffahrtsverkehr der Schweiz nicht das geworden ist, was er für seine grossen Nachbarstaaten wurde: eine bedeutend billige Transportmöglichkeit für schwere Rohprodukte, die nicht auf schnellen Transport angewiesen sind.

STATISTIK

über die Ausdehnung der schiffbaren Wasserstrassen.

	SCHIFFAHRTSSTRASSEN			
	künstl. in km.	natürl. in km.	1 km. auf 1 km²	1 km. auf Einwohner
Deutschland	6602	8667	35	3692
Schweden	471	6269	66	781
Norwegen	713	6243	46	322
Rumänien	—	950	138	6729
Oesterreich	123	2698	—	—
Ungarn	356	2739	106	9270
Italien	920	2030	105	6221
Frankreich	8918	4817	17	11348
Spanien	321	179	39	2836
Grossbritannien	5137	4339	1009	37236
Niederlande	3561	919	33	4430
Belgien	1612	454	7	1139
Russland	1962	54782	14	3240
(europ. ohne Finnld.)	—	—	88	1812
Sibirien	149	50189	248	114
Kanada	400	4800	1594	1033
Ver. Staaten U. S. A.	5410	24590	314	2543

Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 3 Aufl. Jena 09.

STATISTIK

der Fluss-, See- und Kanalgebiete der Schweiz.

Seen	474 km.
Flüsse	48 km.
Kanäle	48 km.

Dr. Jur. Ernst Utzinger, Volkswirtschaftliche u. Finanzpolitische Bedeutung von Wasserstrassen in und zu der Schweiz.

Neuerdings hört man wieder von einer Rheinregulierung bei Rheinfelden und beim Rheinfall, die allerdings unseres Erachtens als Hauptbedingung für eine planmässige und regelrechte Rheinschiffahrt Basel-aufwärts anzusehen ist. Solange die vollkommene Schiffbarmachung des Rheins bis Basel auf sich warten lässt, so lange muss die gesamte Schweiz auf regelrechte Wasserstrassen verzichten und damit auf die dem Rohstoffbezug günstigen Verkehrswege mit ihren grossen Massengefässen und billigen Transport. Wohl geht die Rheinlinie, die bedeutendste Verkehrsader Europas, unmittelbar auf Basel zu, aber der schweizerischen Rheinstadt ist bis jetzt der Anschluss so ziemlich an die grosse Rheinschiffahrt[1] verwehrt. In letzter Zeit fanden wiederholt Fahrten bis Basel und sogar bis darüber hinaus statt. Von den Erfolgen wird ein regelmässiger Verkehr abhängen. (Die Fahrten werden von einer deutschen Gesellschaft unternommen.)

[2] Phantastischer klingt aber doch das Projekt einer Schiffahrt Italien-Konstanz; obwohl die Technik schon genug Beweise erbracht hat, fast Unmögliches zu ermöglichen, glauben wir doch nicht so leicht an seine Verwirklichung. Im Jahre 1905 wurde von dem italienischen Ingenieur Caminada (Rom) ein neues Projekt ausgearbeitet und zwar eines Alpenkanals Mailand-Comersee-Splügen-Bodensee. Er beruht auf einem System von schrägliegenden Röhren, die je nach Bedarf gefüllt oder entleert werden. Abgesehen von den immensen technischen

---

[1] Die Rheinquellen, Zeitschrift für schweizerische und süddeutsche Wasserwirtschaft. 1913.

[2] Schweizerisches Kaufmännisches Zentralblatt, Zürich 1913. Die Flusschiffahrt in der Schweiz. [Preisarbeit].

Schwierigkeiten, wären zur Verzinsung des gewaltigen Anlagekapitals und zur Bestreitung des kostspieligen Unterhalts so hohe Abgaben erforderlich, dass von einer Frachtersparnis gegenüber der Bahn keine Rede sein könnte.

Im Durchgangsverkehr ruht der Schwerpunkt der schweizerischen Verkehrspolitik, wie in der Exportindustrie der Hauptfaktor der schweizerischen Gewerbe- und Handelspolitik zu suchen ist. Um daher für den Transitverkehr nicht ausgeschaltet zu werden, muss es stets das erste und oberste Bestreben der Schweizer Verkehrspolitik sein und bleiben, zwischen den benachbarten Industrieländern im Norden und Süden sowohl als im Osten und Westen, günstige d. h. verkehrsbeschleunigende und billige Anschlusslinien zu schaffen. Die Konkurrenzländer haben diesen Gedanken längst erfasst und suchen neuerdings durch Herstellung eines neuen billigen Wasserwegs nach dem Osten sogar den Schweizer Ostbahnen den Rang abzulaufen : ich meine den Bodensee-Iller-Donaukanal mit Anschluss an das Schwarze Meer und die Bagdadbahn. Soll der Orientverkehr die Schweizer Interessen nicht vollständig ausschalten, so obliegt der Schweiz als nächste Nationalpflicht, einen geeigneten Verkehrsweg von Westen nach Osten zu bauen unter Ausschaltung aller kurzsichtigen Politik. Denn ganz richtig sagt Dr. C. Täuber. [1]

« Wir sprechen immer von unseren Gebirgen als Wasserscheiden, von unserem Lande als einem andere Länder trennenden. Die Schweiz scheidet wohl die mitteleuropäischen Stromgebiete und die diesen zugehörenden Meere ; sie verbindet sie aber auch. Sprechen wir nicht immer nur von dieser Trennung, von den Wasserscheiden, also vom Scheiden, das sich als Begriff in unsere Vorstellung bohrt ; sprechen wir auch einmal vom Verbinden. Sagen wir einmal : die Schweiz verbindet die Gebiete der vier mitteleuropäischen Ströme, in ihr reichen sich diese Gebiete und damit die zugehörenden Meere die Hand, nach ihr strecken diese Meere ihre Arme aus. So erscheint die Stellung der Schweiz in einem ganz anderen Lichte und erfahren wir, wo eine Aufgabe der Schweiz liegt, deren Erfüllung uns die gleiche Natur, die uns an diese Stelle gesetzt hat, zur Pflicht macht. Die Schweiz vereinigt die oberen Stromgebiete, die Quellgebiete des Rheins, der Donau, des Po, Tessin und

[1] Schweizerische Verkehrslehre. Von Dr. C. Täuber, Zürich 1910 Seite 155.

Rhone. In diesen Flüssen sendet uns das Meer seine Boten und zwar kräftige Boten. Es sind nicht Flüsse, die erst draussen im Lande etwas werden müssen. Schon kräftig geboren und gut genährt verlassen sie unser Land, mit einer Wasserfülle und in Beständigkeit derselben, wie es sonst nirgends der Fall ist. Wo liegen vier Punkte wie Basel, Martinsbruck, Sesto Calende und Genf mit einer solchen Wasserfülle so nahe beisammen ? Die Nachbarstaaten senden ihre Wasser nur je in zwei Meere — die Schweiz sendet die ihrigen in alle Meere, die Europa umspülen. Ist das nicht ein Vorzug, den sie, den nur sie allein hat ? Wollen wir uns dessen nicht erinnern ? Ist die Schweiz nicht das Herz der grossen Blutadersysteme Mitteleuropas, das gemeinsame Wasserschloss von vier Fluss- u. Kraftsystemen ? »

I. TEIL

Betriebs- und Wirtschaftsverhältnisse.

Die Binnenschiffahrtsbetriebe mit Angestellten und Arbeitern.

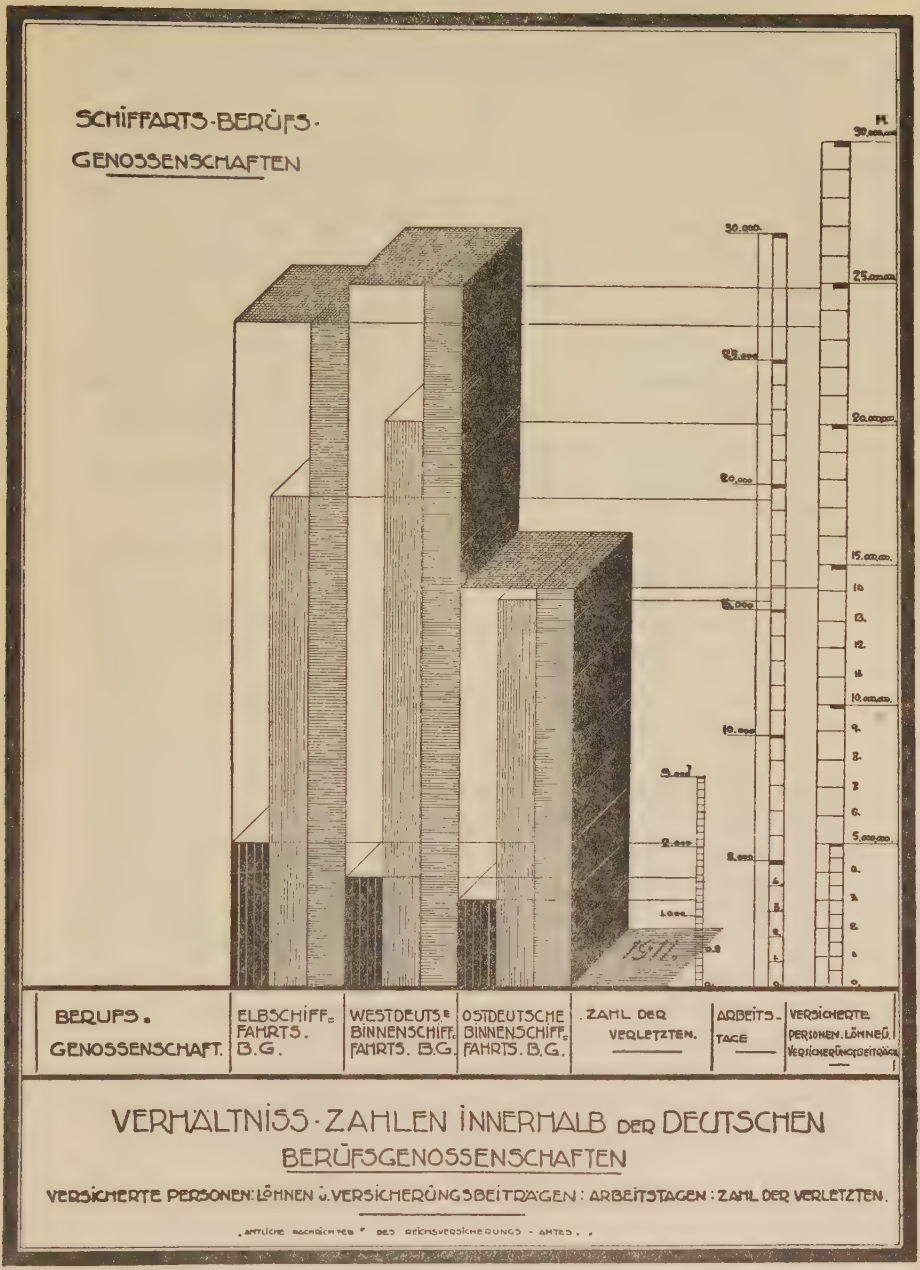
Die Gesamtzahl [1] der den deutschen Binnenschiffahrtsberufsgenossenschaften unterstehenden Betriebe betrug im Jahre 1910 = 17,025 ; 1911 = 17,048, wovon auf die Westdeutsche Schiffahrt 3764 bezw. 3820, auf die Elbschiffahrt 5245 bezw. 5201 und auf die Ostdeutsche 8016 bezw. 8027 entfallen. Versicherte Personen waren es im Jahre 1910 = 59,989 gegen 60,750 im Jahre 1911, wovon nur ein geringer Prozentsatz auf die selbstversicherten Unternehmer entfällt. So z. B. bei der Elbschiffahrt im Jahre 1910 = 366 gegen 364 im Jahre 1911. Die grössten Betriebe entfallen demnach in der Hauptsache auf die westdeutsche Binnenschiffahrt, was ja bei dem bedeutenden Dampf-

[1] Verwaltungsbericht der Ostdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft 1910.

schiffverkehr auf dem Bodensee, den Oberbayrischen-Seen und dem Rhein leicht erklärlich ist. In obigen Zahlen sind allerdings nicht nur die Schiffahrts- sondern auch alle zur Schiffahrt gehörenden Neben-, Ergänzungs- und mit ihr verwandten Betriebe inbegriffen, welchen die Fürsorge genannter Berufsgenossenschaften zu gute kommen soll. Dass bei dieser hohen Anzahl der im Binnenwasserverkehr beschäftigten und ihren Unterhalt ganz oder teilweise suchenden Personen unser Thema einer eingehenden Behandlung würdig ist, braucht wohl nicht eigens bewiesen zu werden. Wenn wir auch nur annehmen, dass die Hälfte der Betreffenden eine Familie zu erhalten haben, so erstreckt sich die Tragweite der Untersuchung auf ungefähr 180,000 Menschen die zu dem Gedeihen des deutschen Verkehrs und damit des deutschen Wirtschaftslebens nicht gerade das Wenigste beitragen ; wenn auch in den Betrieben vieler anderer Berufs- und Erwerbszweige noch viel ungeheuerere Arbeitermassen beschäftigt werden, deren Ziffern an Umfang und Leistungen ein sehr imposantes Bild bieten, so darf doch nicht übersehen werden, dass es sich bei letzteren in der Mehrzahl um mehr gleichgeartete Arbeit handelt, die eine Untersuchung wesentlich erleichtert und vereinfacht.

Die Hauptanzahl[1] der Betriebe und der Vollarbeiter entfällt auf die Fluss- und Kanalschiffahrt, der sich der Zahl der Betriebe nach die Frachtschiffahrt, dagegen der Arbeiterzahl nach die Dampfschiffahrt anschliesst. Sowohl die wenigsten Betriebe als auch die geringste Arbeiterzahl umfasst die Baggerei, welche bis zum Jahre 1906 der Betriebszahl nach hinter der Flösserei, der Arbeiterzahl nach hinter dem Fährbetrieb stand. In den darauffolgenden Jahren überholte sodann der Fährbetrieb die Flösserei auch ebenfalls hinsichtlich der Arbeiterzahl mehr und mehr, d. h. er ging relativ weniger stark zurück als die Flösserei. Im Jahre 1903 zählte man noch 170 Fährbetriebe mit 165 beschäftigten Vollarbeitern, im Jahre 1911 dagegen 178 Betriebe mit 144 Vollarbeitern, wobei der Begriff des Vollarbeiters = 300 Arbeitstage umfasst. In dem Flössereibetrieb ging sowohl die Zahl der Betriebe als auch der Arbeiter zurück. Die höchste durchschnittliche Arbeiterzahl weist die Ewerführerei mit 14,5 auf, welcher die Dampfschiffahrt mit 11 folgt, während beim Fährbetrieb die Zahl der Arbeiter

[1] Statistik aus den « amtlichen Nachrichten » des Reichsversicherungsamtes.



VERHÄLTNISS-ZAHLEN INNERHALB DER DEUTSCHEN BERUFSGENOSSENSCHAFTEN

VERSICHERTE PERSONEN: LÖHNEN U. VERSICHERUNGSBEITRÄGEN: ARBEITSTAGEN: ZAHL DER VERLETZTEN.

„AMTLICHE NACHRICHTEN" DES REICHSVERSICHERUNGS-AMTES.

hinter derjenigen der Betriebe zurückbleibt. (Statistik für Deutschland und zwar eine Zusammenstellung der letzten 8 Jahre der amtlichen Nachrichten des Reichsversicherungsamtes.) (siehe Tafel.)

Einer Darstellung der schweizerischen Dampf- und Motorschiffahrt drängt sich, vom wirtschaftlichen Standpunkt aus, zunächst die Unterscheidung der gewerbsmässigen von der nichtgewerbsmässigen Schiffahrt auf. Auch das Bundesrecht kennt diese Klassifikation, indem es nur die gewerbsmässige Dampfschiffahrt einer speziellen Bundesaufsicht unterstellt. Dampf- und Motorschiffe, deren Betrieb kein Gewerbe darstellt, wie Güter- und Personenboote für den privaten Gebrauch des Eigentümers, Yachten, Gondeln und dergl., sind auf den Schweizerseen schon in stattlicher Anzahl vorhanden, lassen sich jedoch nicht statistisch erfassen.

Das Bundesrecht[1] scheidet sodann die gewerbsmässigen Dampfschiffbetriebe in :

a) solche mit regelmässigem und periodischem Personentransport ;

b) andere, welche entweder der Personenbeförderung nur unregelmässig d. h.,

ohne Fahrplan obliegen oder aber ausschliesslich den Waren- und Tiertransport pflegen.

Nur die Unternehmungen ad *a)* bedürfen einer bundesrechtlichen Konzession und unterstehen dem eidgenössischen Transportgesetz sowie dem allgemeinen schweizerischen Transportreglement der Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen.[2]

Dank der Einführung der Explosionsmotoren in den Schiffahrtsbetrieben haben indessen die nichtkonzessionierten Dampf- bezw. Motorschiffunternehmungen in jüngster Zeit — unter teilweiser Verdrängung der Segelschiffahrt — eine solche Bedeutung erlangt, dass auch sie, so gut wir es vermögen, im Nachstehenden zu ihrem Rechte kommen sollen.

Auch sollten Angaben gemacht werden über Flösserei, Baggerei, *Ewerführerei* etc., da uns hierzu aber jegliche Unterlagen fehlen, ist dies unmöglich. Nach dem Stand auf 31. De-

---

[1] Verordnung betreffend die Schiffahrt konzessionierter Unternehmungen auf schweizerischen Gewässern. [vom 19. XII 1910.] I. Abschnitt.

[2] B. Verordnung betreffend die Schiffahrt konzessionierter Unternehmungen auf schweizerischen Gewässern vom 19. XII 1910 B. Artikel 13.

ORGANISATION

Berufsgenossenschaften	Jahr	Mitglieder: Section	Mitglieder: des Genossenschafts-Vorstands	Mitglieder: des Sections-Vorstandes	Delegierte zur Genossenschafts-Versammlung	Vertrauensmänner	Arbeitervertreter	Technische Aufsichtsbeamte	Geschäftsführer, Büro, Kassen-Kanzlei und Unterbeamte	Betriebe	Versicherte Personen: Versicherte Betriebs-Unternehmer	Versicherte Personen: Freiwillig	Versicherte Personen: Zwangsweise	Durchschnittlich beschäftigte Beamte u. Arbeiter	Vollarbeiter Zahl der Arbeitstage (Schichten) geteilt durch 300
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		13	
Westdeutsche Binnenschiffahrts B. G.	11	4	7	21	46	53	21	1_1	19	5139	115	0		22544	22437
	10	4	7	21	46	53	21	1_1	19	4875	123	0		21628	21550
	09	4	7	21	46	53	21	1_1	20	4650	134	0		21340	21074
	08	4	7	21	45	49	21	1_1	18	4103	120	0		19531	19374
	07	4	7	21	45	49	21	1_1	17	5557	111	0		23190	21306
	06	4	7	21	45	48	21	1_1	18	5441	109	0		22094	21008
	05	4	7	21	45	32	21	2_2	17	5346	111	0		22550	18827
	04	4	7	21	45	32	21	0	17	4975	104	0		20343	18538
Ostdeutsche Binnenschiffahrts B. G.	11	0	5	0	12	0	5	3	10	8027	381	0		18860	15379
	10	0	5	0	12	0	5	3	10	8016	352	0		18904	16505
	09	0	5	0	12	0	5	1	10	8008	353	0		18712	15131
	08	0	5	0	12	0	5	1	9	8061	323	0		18650	16473
	07	0	5	0	12	0	5	1	8	8207	302	0		19059	16225
	06	0	5	0	12	0	5	1	8	8375	312	0		19288	16620
	05	0	5	0	12	0	5	1	7	8167	264	0		20564	16149
	04	0	5	0	12	0	5	0	7	8142	256	0		20171	14971
Elbschiffahrts B. G.	11	0	8	0	24	2	8	1_1	14	5201	364	0		20906	19318
	10	0	8	0	24	2	8	1_1	14	5245	366	0		20678	19826
	09	0	8	0	24	2	8	1_1	14	5197	351	0		20729	19319
	08	0	8	0	24	2	8	1_1	14	5147	349	0		20269	19261
	07	0	8	0	24	2	8	1_1	14	5126	330	0		20724	19251
	06	0	8	0	24	17	8	1_1	14	5178	339	0		19929	18776
	05	0	8	0	25	17	8	1_1	14	5099	336	0		19592	18484
	04	0	8	0	25	17	8	1_1	14	4992	326	0		18972	16820

* « Amtliche Nachrichten » des Reichsversicherungs-Amtes.

Statistische Angaben über die konzessionierte Dampfschiffahrt auf den Schweizerseen

Lanfende No	Gewässer resp. Unternehmung	Wasserspiegel	Einführung der Dampfschiffahrt auf dem See	Beginn des Betriebs durch die heutige Unternehmung	Bestand des Schiffparks						Betriebsergebnisse pro 1905-06							Personal Etat
					Zahl der Dampf u. Motorschiffe			Güterschiffe ohne Motor	Total Maschinenstärke in indizierter H. P.	Totales Fassungsvermögen der Personenschiffe	Gesamtlänge der befahrenen Linien	Von Dampf u. Motorschiffen durchlaufene Kilometer	Fahrplanmässige bediente Personenhaltestellen	Beförderte Personen	Betriebseinnahmen	Betriebsausgaben	Roher Betriebsüberschuss	
					Verwendbare zum Personentransport	Nur Gütertransp.	Total											
		m								Pers.	km.	km.			Fr.	Fr.		
1.	Genfersee	375	1823	1873	17	4	21	2	10,605	12,580	122	549,072	42	1,332,515	1,547,255	1,105,848	441,407	205
2.	Neuenburgersee	432	1826	1872	6	—	6	2	810	1,480	60	120,305	10	124,483	127,206	137,377	10,171	35
	Murten	432	1826										6					
3.	Thunersee	560	1835	1843	8	—	8	2	2,300	3,682	30	167,788	10	567,628	825.941	641,766	184,172	182
	Brienzersee	566	1839		5	1	6	1	1,375	1,700	21	99,608	9	402,747				
4.	Vierwaldstättersee	437	1836	1870	19	2	21	16	7,920	10,820	105	440,732	31	1,847,736	1,718,288	1,391,080	327,208	274
5.	Luganersee	274	1848	1884	9	1	10	2	1,570	2,570	55	218,269	26	652,677	493,694	470,846	22,848	69
6.	Zürichersee	409	1835	1892	14	—	14	—	2,300	3,490	61	339,376	31	913,620	311,391	327,996	16,605	68
7.	Untersee-Rhein	397	1824	1864	4	—	4	—	705	1,170	66	76,739	19	132,586	119,621	151,986	32,365	32
8.	Bodensee (S. B. B.)	398	1824	1855	7	1	8	6	3,700	3,650	62	137,435	8	166,133	655,917	513,255	142,662	74
	Total des Verbandes				89	9	98	31	31,285	41,142	582	2,149,324	192	6,140,125	5,799,313	4,740,154	1,059,159	939

zember 1906 zählte man insgesamt 114 Dampfschiffahrtsunternehmungen, worunter 2 staatliche; konzessioniert waren nur 17 Betriebe. Die 114 Betriebe hatten 256 Schiffe in Dienst und beschäftigten 993 Personen, wovon 939 der Verband schweizerischer Dampfschiffahrtsunternehmungen. Genaueren Aufschluss über Einzelheiten gibt die vorstehende Tabelle, welche mit Einschluss der Dampfschiffahrt sämtliche Schiffereibetriebe, auch Flösserei etc. umfasst [1].

EIDGENÖSSISCHE BETRIEBSZÄHLUNG

vom 9. August 1905.

KANTONE		Allein Betriebe	Gehilfen	Beschäftigte Personen männl.	weibl.	Total der Beschäft.	Total der Betriebe
Zürich	314	—	2	80	—	80	2
	316	9	18	41	7	48	27
Bern	314	3	17	190	9	199	20
	316	13	16	51	8	59	29
Luzern	314	7	5	306	—	306	12
	316	2	5	15	—	15	7
Uri	314	5	2	11	—	11	7
	316	1	1	1	1	2	2
Schwyz	314	—	4	7	3	10	4
	316	12	4	23	—	23	16
Unterwalden	314	5	5	14	1	15	10
	316	3	3	16	—	16	6
Glarus	314	—	—	—	—	—	—
	316	1	—	1	—	1	1
Zug	314	—	2	10	—	10	2
	316	—	2	4	1	5	2
Freiburg	314	1	—	1	—	1	1
	316	1	1	3	1	4	2
Solothurn	316	3	4	11	4	15	7
Basel-Stadt	316	—	1	3	—	3	1
Uebertrag		66	92	788	35	823	158

[1] « Schweizerische Dampfschiffahrt », Zürich 1907, Seite XII.

KANTONE		Allein Betriebe	Gehilfen	Beschäftigte Personen männl.	weibl.	Total der Beschäft.	Total der Betriebe
Uebertrag		66	92	788	35	823	158
Basel-Land	316	—	2	3	—	3	2
Schaffhausen	314	—	2	49	1	50	2
	316	1	2	3	3	6	3
St. Gallen	314	—	1	5	—	5	1
	316	10	15	71	10	81	25
Graubünden	316	—	3	24	—	24	3
Aargau	314	—	2	6	—	6	2
	316	20	12	40	—	40	32
Thurgau	314	6	2	82	1	83	8
	316	1	17	38	4	42	18
Tessin	314	7	5	130	—	130	12
	316	14	7	29	3	32	21
Waadt	314	—	4	157	—	157	4
	316	3	8	20	4	24	11
Wallis	316	—	9	51	—	51	9
Neuenburg	314	—	1	54	2	56	1
	316	—	8	24	3	27	8
Genf	316	2	5	33	2	35	7
Summe	314	34	54	1102	17	1119	88
»	316	96	143	505	51	556	239
Gesamtsumme		130	197	1607	68	1675	327

Die Zahlen 314 und 316 bedeuten die Ordnungsnummern. (Schweizerische Statistik, Ergebnisse der eidgen. Betriebszählung vom 9. August 1905.)

GESAMTÜBERSICHT[1]

	Dampfschiff-fahrtsbetr. [314]	Flösserei, Fähren, Schiffsvermietung [316]
Zahl der Beschäftigten	1119	596
Zahl der Betriebe	88	251
Von Tausend in den Betrieben entfallen auf	10	6
Rang nach der Zahl der Betr. . .	171	124
Alleinbetriebe	34	96
Gehülfenbetriebe	54	134
Männliche Arbeiter	1102	505
Weibliche Arbeiter	17	51
Total	1119	556

Die Betriebsgefahren in der Binnenschiffahrt.

In der Verfolgung und Erfüllung der vornehmen Aufgabe der Unfallverhütung stellen sich neben dem Bergbau hauptsächlich in der Binnenschiffahrt und den ihr nahe verwandten Betrieben beinahe unüberwindliche Schwierigkeiten heraus. Infolge Mangels an geschultem mit den Gefahren vertrautem Personal, welches die modernen Betriebseinrichtungen mit ihren vielen technischen Eigenarten zur sicheren Bedienung und Handhabung erfordern, werden die Unfälle zum nicht geringen Teil mit verschuldet.

[2] Am häufigsten sind die Unfälle an den komplizierten Winden, hauptsächlich durch Zurückschlagen der Kurbeln, Versagen der Bremsen, Hineingreifen in die Zahnräder u. s. w. Auf fehlerhafte Ausrüstungsgegenstände, namentlich auf verrostete oder hervorstehende Stacheln an den Drähten, sind ebenfalls sehr viele Unfälle zurückzuführen. Beim Benutzen

[1] Eidgenössische Betriebszählung vom 9. VIII 1905.

[2] Verwaltungsbericht der Westdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft 1911. Seite 21, 22.

von Treppen und Leitern ereignen sich Unfälle, welche leicht vermieden werden könnten,wenn Schäden gleich behoben würden. Nicht selten — wie überall — sind Unfälle auf Bequemlichkeit, auf leichtsinniges Abspringen und dergleichen zurückzuführen.

Vor allem bringt das Ladegeschäft, dem nicht genug Sorgfalt gewidmet werden kann, häufige Unfälle mit sich.

Das Verbrühen des Maschinen- und Heizpersonals durch Dampf und heisses Wasser beim Ablassen oder infolge Herausfliegens von Packungen aus den Flanschen könnte bei fortlaufender Instandhaltung einzelner Teile sowie rechtzeitiger Erneuerung schadhafter oder unzuverlässiger Dichtungsteile vermieden werden.

Die Augenverletzungen durch abfliegende Funken[1] und Splitter vom Arbeitsstück lassen erkennen, dass der Wert der Schutzbrillen nicht genügend gewürdigt wird. Ebenfalls beim Nachfüllen und Schmieren der Maschinen kommen reichlich schwere Unfälle vor. (Jahresbericht 1910 der Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft.)

Auffallend,[2] laut Statistik, ist die grosse Zahl der Unfälle bei der Flösserei auf dem Main.

Die Verschiedenartigkeit der Betriebe erklärt auch die tausenderlei Unfallsmöglichkeiten. In der Statistik der deutschen Berufsgenossenschaften werden die Unfälle rubriziert unter « Unfälle » durch : Motoren, Transmissionen, Arbeitsmaschinen und dergl. Fahrstühle, Aufzüge, Kräne, Hebezeuge, Dampfkessel, Dampfleitungen und Dampfkochapparate, Sprengstoffe, feuergefährliche, heisse und ätzende Stoffe, Zusammenbruch, Einsturz, Herab- und Umfallen von Gegenständen, Fall von Leitern, Treppen etc. aus Luken etc., in Vertiefungen ; Auf- und Abladen von Hand, Heben, Tragen etc., Fuhrwerk, Eisenbahnbetrieb, Schiffahrt und Verkehr zu Wasser, Tiere, Handwerkszeug und einfache Geräte.

Als Hauptunfallsgefahr ist nach den geführten Statistiken der Fall *über* Bord anzusehen, welcher z. B. in der Elbschifffahrtsberufsgenossenschaft im Laufe der Jahre 1886-1910 an Ertrinkungsfällen 884 aufweist.

Die nächstgrösste Gefahr liegt in Unfällen, welche sich durch

---

[1] Verwaltungsbericht der Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft, 1910, Seite 24.

[2] Verwaltungsbericht der Westdeutschen Binnenschiffahrtsberufsgenossenschaft 1910, Seite 36.

Fall *an* Bord ereignet haben ; die Elbschiffahrtsberufsgenossenschaft verzeichnet hier 126 Todesfälle und 1411 Fälle von Verletzungen, die zu einer Entschädigung geführt haben.

Insgesamt waren es 1910 bei der Westdeutschen Berufsgenossenschaft 1856 Unfälle, 326 entschädigungspflichtige, 1911 = 1823 worunter 274 entschädigungspflichtige ; bei der Elbschiffahrt führten im Jahre 1910 von 1728 Unfällen 310 zu Entschädigungsansprüchen, 1911 von 1793 = 294. Bei der Ostdeutschen Berufsgenossenschaft wurden im Jahre 1910 = 936 Unfälle gemeldet, von denen 155 als entschädigungspflichtig anerkannt wurden ; im Jahre 1911 verzeichnet die Genossenschaft 918 Unfälle, von denen 143 entschädigungspflichtig wurden.

Die Unfälle mit tötlichem Ausgang betrugen :

bei der Westdeutschen	B. G.	1910 :	84,	1911 :	64
bei der Elbschiffahrts	B. G.	1910 :	66,	1911 :	60
bei der Ostdeutschen	B. G.	1910 :	43,	1911 :	37

(Hierzu folgt einliegende deutsche Unfallstatistik.) S. 22-23.

Leider ist eine der deutschen analoge Unfall-Statistik der Binnenschiffahrt für die Schweiz nicht vorhanden ; dieser Mangel ist teilweise auf das Fehlen von Berufsgenossenschaften speziell teilweise auf die *mangelhafte soziale* Fürsorge in der Schweiz überhaupt zurückzuführen. Die Einführung einer solchen erscheint auch in Anbetracht der kantonalen Zersplitterung und des ausgeprägten Fremdentums beinahe undurchführbar. Bei der Binnenschiffahrt kommt zu dieser versicherungstechnischen Schwierigkeit noch der geringe Umfang des Berufszweiges. Das Vorhandensein einer Unfallstatistik würde nicht nur für die Schweiz selbst eine Unterlage für die dennoch zur Beratung stehende und teilweise eingeführte Sozialversicherung abgeben, sondern liesse auch interessante Schlüsse auf den Wert und die Bedeutung der deutschen Berufsgenossenschaften zu. Bis jetzt lassen sie sich nur in deren eigenem Rahmen durch Gegenüberstellung der einzelnen Jahreszahlen machen, die aber eben deswegen, weil das psychologische Moment, welches allgemeiner Ansicht nach durch eine weitgehende Sozialfürsorge zu deren Ungunsten verschoben wird, ausgeschaltet bleiben muss und weil auch die Bedeutung der Unfallverhütungsvor-

schriften und Einrichtungen ohne Gegenstück nicht voll gewürdigt werden kann.

Um trotzdem einigermassen einen Anhaltspunkt zur Beurteilung auch der schweizerischen diesbezüglichen Verhältnisse zu gewinnen, haben wir uns an alle möglichen Unternehmungen, Gesellschaften und Verbände gewandt mit der Bitte um Zuweisung von einschlägigem [1] Material. Bedauerlicherweise aber vergebens. Wir müssen uns daher zum Zweck unserer Untersuchung mit einigen statistischen Angaben begnügen, die wir im « Inventaire des Institutions économiques et sociales de la Suisse à la fin du XIXme siècle » finden. Diese Statistik ist für die Weltausstellung Paris 1900 herausgegeben und enthält viel wertvolles Material zur Untersuchung der schweizerischen sozialen Verhältnisse, darnach ist die ganze Schweiz in Arrondissements eingeteilt, und wir finden nachstehende Angaben :

Berufsgenossenschaft	Jahr	Zahl der Betriebe	Unfälle gemeldet		Unfälle entschädigt		Entschädigte Unfälle in % der gemeldeten Unfälle
			Zahl	in ‰ der Betriebe	Zahl	in % der Betriebe	
1. Ostdeutsche Binnenschiff.	1902	8091	645	—	130	—	—
2. Westdeutsche Binnenschiff.	1902	4926	953	—	262	—	—
3. Elbschiffahrts B. G.	1902	5064	1109	—	274	—	—
Nr. 1	1903	8189	774	—	139	—	—
» 2	1903	5025	960	—	272	—	—
» 3	1903	5100	1337	—	331	—	—
Nr. 1	1904	8142	790	97,0	142	17,4	18,0
» 2	1904	4975	921	186,7	254	51,1	27,3
» 3	1904	4992	1312	262,8	338	67,7	25,8
Nr. 1	1905	8167	830	101,7	152	18,6	18,3
» 2	1905	5346	1009	188,8	263	49,2	26,1
» 3	1905	5099	1539	301,8	354	69,4	23,0
Nr. 1	1906	8375	873	104,2	168	20,1	19,2
» 2	1906	5441	1131	207,9	274	50,3	24,2
» 3	1906	5178	1662	320,9	354	68,4	21,3

[1] A. Le Cointe, Genf 1900 Seite 181, 182, 183, 186, 187, 189, 192 Inventaire des Institutions Economiques et Sociales de la Suisse à la fin du XIXme siècle.

Berufsgenossenschaft	Jahr	Zahl der Betriebe	Unfälle gemeldet		entschädigt		Entschädigte Unfälle in % der gemeldeten Unfälle
			Zahl	in ‰ der Betriebe	Zahl	in % der Betriebe	
Nr. 1	1907	8207	897	109,3	152	18,5	16,9
» 2	1907	5557	1117	201,0	276	49,7	24,7
» 3	1907	5126	1695	330,6	360	70,2	20,3
Nr. 1	1908	8061	923	114,5	162	20,1	17,6
» 2	1908	4103	1159	282,5	288	70,2	24,8
» 3	1908	4147	1781	346,0	362	70,3	20,3
Nr. 1	1909	8008	891	111,2	161	20,1	18,1
» 2	1909	4650	1229	264,3	272	58,5	22,1
» 3	1909	5197	1777	341,9	327	62,9	18,4
Nr. 1	1910	8016	936	116,7	155	19,3	16,6
» 2	1910	4875	1261	258,6	311	63,8	24,7
» 3	1910	5245	1728	329,5	310	59,1	17,9
Nr. 1	1911	8027	918	114,4	143	17,8	15,6
» 2	1911	5139	1266	246,3	274	53,3	21,6
» 3	1911	5201	1793	344,7	294	56,5	16,4

Unfälle nach der Dauer der Arbeitsunfähigkeit.

1. KREIS

Schiffahrt Flösserei Hilfsarbeiten Fuhrhalterei Eisenbahn	bis 6 Tg.	7-14	15-28	29-42	43-60	61-90	91-121	122-150	über 150 Tg.
Fälle . .	11	185	125	29	12	9	5	3	4
Tage . .	59	1909	2584	935	600	634	518	403	642
Kosten .	30650	912615	1356880	427495	286950	509485	211795	94335	161750

	Tod, Invalid. Unbekannt.	Total
Fälle	4	387
Tage	—	8284
Kosten	8000	4791955

Unfälle nach der Krankheitsdauer.

1. KREIS

SCHIFFAHRT U. FLÖSSEREI.									
Nichtanzeigepflichtige Fälle	Anzeigepflichtige Fälle mit einer Dauer von Tagen								
	7 bis 14	15 bis 28	29 bis 42	43 bis 60	61 bis 90	91 bis 121	122 bis 150	über 150	Total in 2 Jahren
1	3	2	—	—	—	—	—	—	5

Unfälle in den Unternehmungen nach dem Alter der Verunglückten.

SCHIFFAHRT U. FLÖSSEREI		
Unter 18 Jahre Verwundete	Von 18 bis 50 Jahre Verwundete	Über 50 Jahre Verwundete
—	11	3

Unfälle in den Unternehmungen nach den verletzten Organen.

SCHIFFAHRTSUNTERNEHMUNGEN														
Kopf	Augen	Finger	Hände-Arme	Oberkörper	Innere Teile	Aeussere Verletzungen	Innere Verletzungen	Verschiedene Verletzungen	Total		Von denen: Tötliche Fälle		Mit dauerndem Schaden	
									1895	1896	1895	1896	1895	1896
—	—	4	—	1	1	—	1	—	7	—	1	—	—	—

Unfälle in den Unternehmungen nach den verletzten Organen.

3. KREIS

SCHIFFAHRTSUNTERNEHMUNGEN											
Kopf	Augen	Finger	Hände-Arme	Oberkörper	Untere Extremitäten	Aeussere Verletzungen	Innere Verletzungen	Total		Von denen tötliche Fälle	
								1895	1896	1895	1896
1	—	2	4	3	3	—	1	8	6	—	—

Unfälle in den Unternehmungen nach ihren Ursachen.

1. KREIS

SCHIFFAHRT UND FLÖSSEREI													
Sprengarbeit Explosion	Maschinen Treibriemen	Fahrzeuge Zugtiere	Sturz vom Gerüst, Fels	Fall schwerer Gegenstände	Güterverladen	Erd-, Häuser Einsturz	Fremdkörper in den Augen	Schneiden Ritzen, Brennen	Stoss und Schlag	Klemmen	Ausglitschen Fallen	Ueberanstrengung	Total in 2 Jahren
—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	1	1	1	7

Unfälle in den Unternehmungen nach ihren Ursachen.

3. KREIS

SCHIFFAHRT UND FLÖSSEREI														
Sprengarbeit Explosion	Maschinen Treibriemen	Fahrzeuge Zugtiere	Sturz vom Gerüst, Fels	Fall schwerer Gegenstände	Güterverladen	Erd-, u. Häuser Einsturz	Splitter	Schneiden Ritzen, Brennen	Stoss u. Schlag	Klemmen	Ausglitschen Fallen	Ueberanstrengung	Gifte u. andere Ursachen	Total in 2 Jahren
—	2	—	—	1	—	—	—	1	2	2	5	1	—	14

Die Statistik ist insofern mangelhaft, als im zweiten Kreis die Berufsgruppe « der Schiffahrt und Flösserei » nicht eigens [1] rubriziert ist und als auch der erste Kreis bei « les accidents d'après la durée de l'incapacité de travail » unter der Rubrik noch Fuhrhalterei und Hilfsarbeiten beim Eisenbahnbetrieb mit einbegreift. Doch ist sie imstande, für unsere Vermutung zu sprechen, dass die Unfälle in den schweizerischen Betrieben auf verhältnismässig die gleichen Ursachen wie in den deutschen zurückzuführen sind, wenn auch ein eingehender Vergleich wegen der Verschiedenartigkeit der Rubrizierung unmöglich ist. Auch das Verhältnis der Unglücksfälle zu der Zahl der Versicherten bezw. beschäftigten Personen ist kein sehr abweichendes, eine lediglich Tatsache, die nach der

[1] « Unfälle nach der Dauer der Arbeitsunfähigkeit ». Inventaire des Institutions Economiques et Sociales de la Suisse à la fin du XIXme siècle, par Le Cointe, Genève 1900.

ausführlichen Besprechung am Eingang des Kapitels keiner weiteren Kommentierung bedarf. Zumal eine pünktliche genaue Gegenüberstellung an Hand des zugänglichen Materials sowieso undenkbar ist. Für unsere Zwecke genügt die nüchterne Feststellung, dass die Verhältnisse in der Schweiz so gut wie die deutschen dazu angetan sind, das Interesse der sozialen Fürsorge zu wecken und wachzuhalten, besonders wenn wir noch im nächsten Kapitel auf die Uebelstände in den Lohn- und Arbeitsverhältnissen eingegangen sein werden.

Arbeits- und Lohnverhältnisse.

Kein Berufszweig dürfte wohl so sehr Betriebsstörungen ausgesetzt und insbesondere dermassen von den Witterungsverhältnissen abhängig sein, wie die Binnenschiffahrt. Hochwasser und Trockenheit, Sturm, Eis und Nebel beeinflussen den Betrieb in einer Weise, dass nicht selten die ganze Existenz von 100 Tausenden in Frage gestellt ist. Hauptsächlich Trockenheit und Hochwasser bringen, weil immer oder doch in den allermeisten Fällen ganz unvorhergesehen eintreffend und daher die Schiffahrt ganz unvorbereitet darauf antreffend, die nachteiligsten Folgen für die Binnenschiffahrt mit sich. Das Jahr 1911 und der Jahresanfang 1913 sind ja dafür zwei schlagende Beispiele.

Im ersteren Jahre lagen die Privatschiffe infolge mehrmonatlicher Trockenheit versommert und die Regierungen sahen sich zur Linderung der Not derselben zu ausserordentlichen Hilfsmassnahmen veranlasst, die dankbar anerkannt werden müssen, die aber indessen nicht hinreichend waren, um auch nur die dringendste Not zu beseitigen ; so gross war das Elend.

In jüngster Zeit konnten wir ja den umgekehrten Fall erleben. Eine Hochflut legte einen grossen Teil der Binnenschiffahrt vor allem den Schleppbetrieb lahm und die ungünstigen Einwirkungen des Hochwassers dauerten noch eine geraume Zeit fort, indem hauptsächlich eine Reihe von Kohlenkippern in den Ruhrhafengebieten wegen Ueberfüllung für neue Zufuhren gesperrt werden mussten und die Beladung von Schiffen sich deshalb nicht in der Weise vollziehen konnte, dass

der Kohlenversand einen beträchtlichen Aufschwung hätte nehmen können. In der übelsten Lage sind in allen Fällen die Kleinschiffer und die Arbeiter.

Auf den meisten Wasserstrassen haben die Schiffer 60-90 Tage erzwungene Winterruhe. Von Sachverständigen werden ausserdem noch ca. 40 arbeitslose Tage angegeben, die auf Hoch- und Niederwasser sowie auf Nebel entfallen. Rechnet man also die Gesamtdurchschnittszeit der Arbeitslosigkeit in der Binnenschiffahrt zusammen, so ergeben sich uns Verhältnisse, die als äusserst ungünstig bezeichnet werden müssen; wir kommen auf 100-130 arbeitslose Tage ohne die vielen Sonn- und Feiertage, welche wieder ein eigenes und eigenartiges Problem für sich bilden.

Damit nun Kleinschiffer und Arbeiter nicht auf ihr spärliches Gelegenheitsverdienst während der Arbeitseinstellung angewiesen sind, welches sie sich mit Netzeflicken für Grossfischereien, mit Fischen, mit Eisterntearbeiten, Instandsetzen und Verwalten von Flussbädern, Ausbessern von Booten und ähnlichen Beschäftigungen erwerben, um nicht auf dieses Verdienst, sage ich, allein angewiesen zu sein solange der Hauptbetrieb ruht, müssen sie in der günstigen Jahreszeit etwas zurücklegen. Wenn wir aber die obige Zeit, während welcher sie im Jahr durchschnittlich ohne Arbeit sind und nicht einmal den notdürftigsten Unterhalt verdienen, in Betracht ziehen, so müssen wir zu dem Ergebnis kommen, dass wir hier vor einem Problem stehen, dessen Lösung des Schweisses der Edlen wert ist, um deswillen schon mancher Streit geführt wurde und das auch schon im deutschen Reichstag wiederholt zu langen Debatten Anlass gab. Jeder Betrieb, sowie jeder Arbeiter wie auch Unternehmer ist ja — dies soll nicht bestritten werden — Gefahren und Wechselfällen ausgesetzt, welche nicht vermieden werden können und welche namentlich bei krisenhaftem Auftreten ganze Produktionszweige sehr in Mitleidenschaft ziehen. Bei der Binnenschiffahrt aber handelt es sich nicht nur um mögliche Betriebsstockungen, sondern um eine jährliche mit ziemlicher Gewissheit wiederkehrende vorauszuberechnende Arbeitsunterbrechung, welche durch elementare Gewalt verursacht wird. Sie kann daher doch nicht verhindert werden und ähnelt ihrem Charakter nach sehr der landwirtschaftlichen Winterarbeitslosigkeit und der der Maurer.

Jetzt kommen noch die inneren Arbeitsverhältnisse, welche

ebenfalls keineswegs als günstig hingestellt werden können[1]. Vor allem fehlt es in der Binnenschiffahrt an der Sonntags- und Nachtruhe, deren Mangel naturgemäss in den besonderen Verhältnissen und Aufgaben der Schiffahrt begründet ist. Im Jahre 1912 setzten in Deutschland energische Bestrebungen ein zur gesetzlichen Einführung der Sonntags- und Nachtruhe in der Binnenschiffahrt, welche jedoch kaum überwindbaren Schwierigkeiten begegnen. So haben denn auch verschiedene Handelskammern infolge des Vorgehens des Central-Vereins für deutsche Binnenschiffahrt Veranlassung genommen, sich in einer besonderen Eingabe an den deutschen Reichstag zu wenden und gegen eine gesetzliche Einführung der Sonntags- und Nachtruhe in der Binnenschiffahrt Einspruch zu erheben. Derselbe ist im wesentlichen damit begründet, dass die gesetzliche Einführung der Sonntags- und Nachtruhe nicht nur der Schiffahrt allein, welche mit anderen Betrieben nicht verglichen werden könne und eine einheitliche Arbeitsregelung ausschliesse, grossen Schaden bringen müsste, sondern auch eine schwere Schädigung der an der Verfrachtung auf Binnenschiffen interessierten Handels- und Industriebetriebe bedeuten würde und dem Schiffahrtsbetrieb unter Umständen vielfach geradezu gegenüber dem ausländischen in seiner Leistungsfähigkeit herabsetzen könnte. Ausserdem werde die Binnenschiffahrt durch elementare Vorgänge nicht selten längere Zeit zu unfreiwilliger Ruhe gezwungen ; ferner trete für die meisten Binnenschiffer von Zeit zu Zeit von selbst schon die Nacht- und Sonntagsruhe ein, wenn sie sich Sonntags oder nachts in den Häfen befänden. Endlich erfordere der Betrieb in der Binnenschiffahrt keine ständige Arbeitsbereitschaft.

Demgegenüber wurde auf der Konferenz der Binnenschiffer und Flösser Deutschlands zu Hamburg am 10. und 11. November 1912 hervorgehoben, dass Arbeitszeiten von 16-18-24 und sogar 40 Stunden üblich seien. Auf der Elbe ist die Durchschnittsarbeitszeit 16 ½ Stunden. In Ausnahmefällen zeigten sich aber sogar 60-80 und auch bis neunzigstündige Arbeitstage ; auf der Oder stieg der Durchschnittsarbeitstag auf 19 Stunden. Die überlange Arbeitszeit hat dazu geführt, dass nur ein kleiner Teil der Berufsangehörigen über 50 Jahre alt wird.

---

[1] Protokoll der Verhandlungen vom I. Allgemeinen Schutzkongress für alle in der Schiffahrt und im Schiffbau beschäftigten Arbeiter.
Seite 70, 71. Hamburg, 1906.

Im Jahre 1906 vertrat der Reichstagsabgeordnete Gothein die Ansicht, dass in der Binnenschiffahrt vielfach eine Ausnützung der Arbeitskräfte stattfinde, welche vom sozialen Standpunkt aus durchaus zu verwerfen sei, allerdings seien die Klagen über die langen Arbeitszeiten im Schiffahrtsgewerbe etwas übertrieben. Es handle sich sehr oft nur um eine Arbeitsbereitschaft, nicht um Arbeitsleistungen, um lange Zeiten, in denen das Ruder festgebunden wird und der Schiffer selbst schlafen kann. Man soll also nicht verallgemeinern, wenn es auch gewisse Misstände gebe. « Für die Resolution der Sozialdemokraten über die Sonntagsruhe und gegen die Nachtarbeit stimmen wir. »[1] (Abg. Gothein, Fortschr. Vp. in der Deutschen Reichstagsverhandlung am 21. Januar 1914.)

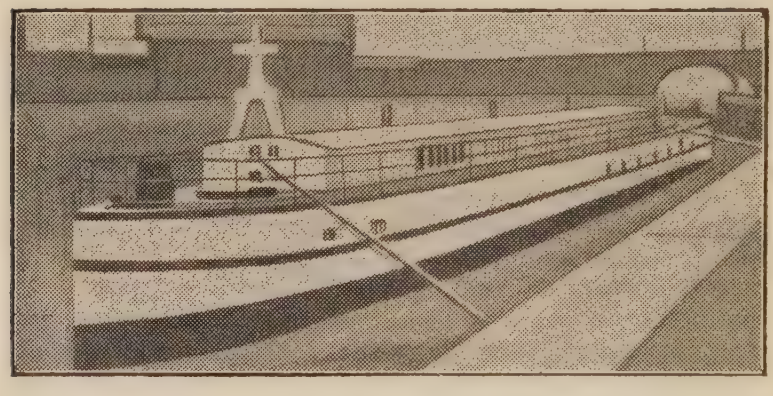
Im Juli 1909 wurde vom Beirat für Arbeiterstatistik auf Grund einer Erhebung über die Arbeitszeit im Binnenschiffahrtsgewerbe ein Gutachten des kaiserlichen Gesundheitsamtes eingeholt, ob und in wie weit die im Binnenschiffahrtsgewerbe ermittelte tägliche Arbeitszeit infolge ihrer Dauer geeignet sei, die Gesundheit der Arbeitnehmer, zu denen auch die Schiffahrer zu rechnen seien, zu gefährden.

Nach einem Berichte des Central-Vereins[2] für deutsche Binnenschiffahrt über seine Hauptversammlung am 4. März 1909 wurde auf derselben nach eingehender Erörterung eine Resolution gegen die Bestrebungen für Einführung der Sonntags- und Nachtruhe angenommen, in der es heisst :

« Die von dem Kaiserlichen Statistischen Amte angestellten amtlichen Untersuchungen und besonders die eingehenden Vernehmungen vor dem Beirate für Arbeiter-Statistik haben nicht den Beweis erbracht, als ob bei der jetzigen Arbeitszeit Gesundheit oder Leben der Schiffsmannschaften in besonderer Weise gefährdet seien. In den einzelnen Stromgebieten des deutschen Reiches entfällt von der ganzen Schiffahrtssaison erwiesenermassen nur ein Drittel oder ein Viertel der Zeit auf die Fahrt und der Rest auf das Stilliegen, auf das Laden und Löschen in den Häfen. Das Löschen und Laden an den Sonntagen ist bereits gegenwärtig durch Polizeiverordnungen der Ortsbehörden hinreichend beschränkt. Es haben somit die

[1] « Frankfurter Zeitung », 22. I. 1914.
[2] « Kölnische Zeitung », 4. III. 1909.

Schiffsmannschaften ausreichende Ruhezeiten und ebenfalls hinlängliche Gelegenheit, ihren kirchlichen Bedürfnissen nachzugehen.[1] Es ist demnach ein gesetzliches Vorgehen zur Herbeiführung einer allgemeinen zwangsweisen Sonntags- und Nachtruhe aus Rücksichten auf die Arbeitnehmer nicht erforderlich. Aus Rücksichten auf das Binnenschiffahrtsgewerbe aber muss ein solches mit allem Nachdruck bekämpft werden, da eine beschränkung seiner Bewegungsfreiheit den Betrieb erschweren und verteuern, die Lebensfähigkeit der Binnenschiffahrt gegenüber den Eisenbahnen unterbinden, damit ihre Bedeutung für



unser nationales Wirtschaftsleben wesentlich herabsetzen, schliesslich aber auch Handel, Industrie, Landwirtschaft und Seeschiffahrt, sowie sie auf die Binnenschiffahrt angewiesen sind, schweren Schädigungen aussetzen würde. »

Dass jedoch die Arbeitsverhältnisse, wie es unsere Ansicht ist, wenn irgend möglich, einer gesetzlichen Regelung unterzogen werden müssen, möge kurz der Wortlaut folgender Bestimmung eines rechtsgültigen Arbeitsvertrages beweisen, welcher bestimmt, « dass die Schiffsführer verpflichtet sind, den Anordnungen der Tauerei, deren Angestellten und Vertretern, jederzeit und überall Folge zu leisten, zu jeder Tages- und Nachtzeit an Werk--, Sonn- und Feiertagen, und wo sie sich

[1] Für diese sorgen evangelische u. kathol. Binnenschiffermissionen durch eigens in Betrieb gestellte Schifferkirchen, welche sich auf speziell dafür hergerichteten fahrbaren Schiffen befinden und in den Häfen und auf den Flüssen herumfahren. [Pfarrer Lindenmeyer.]

befinden, zu laden oder auszuladen, zu schleppen und jederzeit mit ihren Mannschaften und Geräten die nötige Hilfe nach Vorschrift der Tauerei zu leisten. »

Diese nicht zu verkennenden Misstände in den Arbeitsverhältnissen haben schon zu mehrfachen Streikbewegungen und Arbeitseinstellungen in der Binnenschiffahrt Anlass gegeben. Im Jahre 1912 [1] begaben sich die Rheinschiffer in den Ausstand und bei den Verhandlungen der Reichskonferenz der in der Binnenschiffahrt beschäftigen Maschinisten und Heizer, welche am 22. Dezember 1912 zu Hamburg tagte, wurde ebenfalls wie bei vielen anderen Anlässen, Einspruch erhoben gegen angebliche Misstände in der Binnenschiffahrt und ein ausführlicher Beschluss angenommen, der eine Reform der Rechtsverhältnisse besonders durch Ausdehnung der Sonntagsruhe und Verminderung der Arbeitszeit fordert. Ebenfalls verlangte man die Aufhebung der teilweise noch bestehenden örtlichen und polizeilichen Bestimmungen, die Einführung einer achttätigen Lohnzahlungsfrist, eine Mindestnachtruhe von 8 Stunden und einen wöchentlichen Ruhetag, falls der Sonntag nicht freigegeben werden kann. Demgegenüber erklärte sich der Arbeitgeberverband bereit, den Lohn um 5 Mark für den Monat zu erhöhen und eine von den Arbeitgebern und Arbeitnehmern gleichmässig beschickte Kommission mit einem unparteiischen Vorsitzenden einzusetzen, welche auf dem Wege statistischer Erhebungen, Feststellungen über die Beschäftigung und Ruhezeiten der Mannschaften während der Fahrt machen sollte. Ende 1913 sollte auf Grund der Ergebnisse eine feste, den Betriebsverhältnissen der einzelnen Stromgebiete angepasste Regelung der Arbeitszeiten vorgenommen werden.

Auch im letzten Jahre (Frühjahr 1913) [2] sind sämtliche Schiffer der Elbschiffahrt, um die Gewährung der Sonntags- und Nachtruhe durchzudrücken, in eine Streikbewegung eingetreten.

Wie liegen nun die Verhältnisse in der Schweiz ?

Eigentlich sollte sich einem ohne weiteres der Gedanke aufdrängen, dass die Arbeitsverhältnisse in der Schweiz mehr im argen liegen als im grossen Nachbarstaat : nur Privatbetriebe

---

[1] Protokoll über die Verhandlungen der Reichskonferenz der in der Binnenschiffahrt beschäftigten Maschinisten und Heizer, abgehalten in Hamburg, 22. XII. 1912. Seite 4 — 18 Berlin, 1913.

[2] « Frankfurter Zeitung », 15. II. 1913.

und kleinere Gesellschaften, wenig Beschäftigte und Arbeiter, die, wenn sie je in einem Verbande sich zusammenschliessen, schliesslich doch wegen ihrer geringen Anzahl mit ihren Forderungen nicht durchdringen ; endlich bei der überwiegenden Personenschiffahrt ausgeprägtester Saisonbetrieb. Diese drei typischen Faktoren legen den Gedanken nahe, dass zu den allgemeinen Misständen in den Arbeitsverhältnissen der Binnenschiffer noch besonders niederdrückende für die Schweiz treten. Erstere werden sich ja, weil von elementaren Kräften bedingt, auch für dieses Land niemals aus der Welt schaffen lassen ; dagegen werden die besonderen — obenerwähnten — Schwierigkeiten wieder ausgeglichen, um nicht zu sagen, mehr als aufgewogen, durch entgegenstehende günstige Umstände.

Einmal müssen wir uns zu Gunsten der Schweiz als obersten Richtsatz die Tatsache vor Augen halten, dass wohl nicht die soziale Arbeiterfürsorge, aber dafür doch die schweizerische Arbeiterschutzgesetzgebung weit vorgeschrittener ist als in jenen Ländern, die namentlich auf dem Gebiet der Sozialversicherung und, was als Ursache des letzteren anzusehen, der billigen Produktion voran sind. Mag es nun gerade von diesem Moment herrühren, dass wir dementsprechend die Kämpfe der Binnenschiffer um die Sonntags- und Nachtruhe hier nicht finden ? Sicherlich trägt jedoch dazu auch die in den natürlichen Verhältnissen begründete Tatsache bei, dass wir es hier meist mit Personenbeförderung und kurzen Schiffahrtstrecken zu tun haben. Dazu kommt noch, dass die schweizerischen Schiffahrtsunternehmungen, weil hauptsächlich mit ausländischen Touristen aus fremdsprachlichen Gebieten in Berührung kommend, ein wohlverständliches Interesse daran haben, ein verlässliches und einmal eingeschultes Schiffspersonal möglichst lange oder gar dauernd zu halten.

Dies ist mit Ursache und Folge zugleich für die verschiedentlich zu beobachtende Tatsache, dass die schweizerischen Schiffahrtsunternehmungen ihr Personal während der betriebslosen Winterszeit zur Erlernung und Verbesserung von Sprachkenntnissen ins Ausland senden oder ihnen sogar ein ausreichendes Unterkommen dort verschaffen, wie wir es von den Dampfschiffahrtsgesellschaften des Vierwaldstätter-, Thuner- und Brienzersees wissen. Ein anderes Beispiel bietet der Betrieb auf dem Neuenburger- sowie anderen Seen, wo die Festangestellten (Vertrag) im Winter je nach Wunsch entweder bei

halbem Lohn zu Hause bleiben und sich selbst beschäftigen können (landwirtschaftliche Arbeiten, Fischen, etc.) oder aber bei vollem Lohn auf der Werft und im Bureau der Gesellschaften Beschäftigung finden. Eine derartige Lösung der Frage der Winterarbeitslosigkeit wird ermöglicht und wesentlich erleichtert durch die Bestimmung des Bundesgesetzes Artikel 89, das vom Machinistenpersonal[1] ein jeder unbedingt einen technischen Beruf erlernt haben muss. Von nicht zu unterschätzender Bedeutung für die Beurteilung dieser Frage ist auch die in den Anstellungsverträgen mancher Dampfschiffsgesellschaften enthaltene Bestimmung, dass das Personal alle zwei Jahre Dienstkleidung gratis geliefert erhält und dass den ledigen Burschen Gelegenheit geboten ist, während der Sommersaison auf dem Schiffe zu übernachten.

Endlich wurden durch den Transportarbeiterverband, der auch Ferien von mindestens 8 Tagen (ununterbrochen) durchgesetzt hat, Löhne und Arbeitszeit reguliert. Im Sommerdienst werden — incl. Präsenzzeit (Arbeitsbereitschaft) — 12 Stunden gearbeitet und im Winterdienst 9 Stunden.

All diesen günstigen Umständen entsprechend sind auch Streiks und Arbeitseinstellungen im schweizerischen Binnenschiffahrtsgewerbe eine höchst seltene Erscheinung, bei den meisten Gesellschaften überhaupt noch nicht vorgekommen, das wiederum seinen Teil zu einer günstigeren Gestaltung der Arbeitsverhältnisse beiträgt.

Entsprechend obigen Arbeitsverhältnissen sind naturgemäss auch die Löhne in dem Binnenschiffahrtsgewerbe periodisch und äusserst schwankend.[2] So stieg beispielsweise bei der Ostdeutschen Binnenschiffahrtsberufsgenossenschaft die Gesamtsumme der anrechnungsfähigen Löhne vom Jahre 1902 bis 1903 um über eine Million bei 10 bis 11 Millionen Mark Gesamtlöhnen d. h. in einem Jahre um über 10 % und entfiel zudem nicht einmal auf die volle Arbeiterschaft, sondern in der Hauptsache auf die Flösserei. Bis zum Jahre 1906 steigen sie sodann — mit Ausnahme von 1904 — um jährlich 1 bis 1 ½ Millionen Mark und zwar durchweg dank der günstigen Flössereiverhältnisse. Im Jahre 1908 ist dagegen von einem Rückgang von 1 Million zu berichten und 1910 bestand gegenüber 1907 immer noch in

[1] Verordnung betreffend die Schiffahrt konz. Unternehmungen auf schweizerischen Gewässern. [19. XII. 1910] Seite 50.

[2] Verwaltungsbericht der Ostdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft 1909.

der anrechnungsfähigen Lohnsumme ein Weniger von 814,000 Mark. Im Jahre 1911 ist eine weitere Lohnabnahme von 600,000 Mark zu konstatieren und zwar — ebenso wie 1904 — infolge übermässiger Trockenheit.

Was nun die Höhe der Löhne betrifft, so sind sie sowohl ihrem jetzigen Stand als auch ihrer Entwicklung nach noch nicht gerade als schlecht zu bezeichnen. Am günstigsten stehen die Lohnverhältnisse in der Ewerführerei schon 1903, welches Jahr wir unserer Abhandlung zu Grunde legen wollen, mit 4,41 Mark durchschnittlichen Arbeitstagelohn und 1323 Mark durchschnittlichem Jahreslohn. Diesen ersten Platz haben sie auch bis jetzt behauptet und standen im Jahre 1911 auf 4,97 Mark Durchschnittslohn pro Arbeitstag bezw. 1492 Mark durchschnittlichem Jahreslohn. An zweiter Stelle standen im Jahre 1903 die Löhne im Dampfschiffahrtsbetrieb, wurden aber im Jahre 1909 vom Baggereibetrieb teilweise überholt, d. h. nur die Löhne der Deckleute auf den Dampfschiffen wurden überholt von denen der Machinisten und Heizer im Baggereibetrieb. Am schlechtesten waren und sind die Löhne im Fährbetrieb mit 2,13 Mark im Jahre 1903 und 2,51 Mark im Jahre 1911. Der durchschnittliche Jahresverdienst eines Vollarbeiters betrug daselbst 638 bezw. 753 Mark.

In allen Betrieben[1] zusammen steigen in der Elb-Schiffahrts-Berufsgenossenschaft die Löhne um 20,5 % vom Jahre 1903-1911 ; speziell für Deckleute und Arbeiter in der Baggerei um 44,2 %, für Maschinisten und Heizer in der Baggerei um 28,2 % in der unterelbischen Frachtschiffahrt um 18,5 %, im Fährbetrieb um 17,8 %, in der Flösserei um 17,1 %, für Deckleute im Dampfschiffahrtsbetrieb um 14,35 %, in der Ewerführerei gar nur um 12,7 %, für Maschinisten und Heizer um 13,9 %. Die Löhne in letzterem Betriebe, die 1903 wie 1911 den höchsten Stand von allen aufweisen, haben sich relativ ungünstig entwickelt, während indessen die Löhne der Baggerarbeiter enorm gestiegen sind.

Um die Lohnsteigerung besser würdigen zu können, wollen wir in unseren Betrachtungen mit Hilfe der Reichsstatistik die Steigerung der Lebensmittelpreise heranziehen.

Nach den Indexziffern von :
Schmitz trat vom Jahre 1903-1911 eine Nahrungsmittelpreis-

[1] Verwaltungsbericht der Elbschiffahrts-Berufsgenossenschaft 1910.

steigerung von 26 %, ein, während die Reichsstatistik eine solche von 21,5 % anführt. Dazu kommt, dass nicht nur die Nahrungsmittel teurer wurden, sondern dass eine allgemeine Preissteigerung eintrat, dass die Bedürfnisse sich vermehrten und verfeinerten, dass die ganze Lebenshaltung eine teuerere geworden ist. Ziehen wir all dies in Betracht, so kommen wir zu dem Schluss, dass die absolute Lohnsteigerung keineswegs eine Verbesserung der Arbeiterlage bedeutet, d. h. in unserem Falle wäre, mit Ausnahme der Baggerarbeiter die Lage sämtlicher Arbeiter keine viel bessere geworden, teilweise sogar eine bedeutend schlechtere. In der Ewerführerei z. B. entspricht der Lebenshaltungsverteuerung seit 1903 um ca. ein fünftel nur eine Lohnsteigerung um die Hälfte desselben Bruchteils.[1]

DEUTSCHLAND

1. *Indexziffern nach Schmitz 1890-99 = 100.*

Jahr	I Getreide	II. Sonstl.-landw. Prod.	III Kolonialwaren	IV Textilstoffe	V. Brennen u. Leuchtstoffe	Nahrungsmittel	Rohstoffe	Generalindex-ziffer
1890	112	111	118	122	113	114	115	114
1891	128	118	116	107	106	129	107	118
1892	110	107	103	99	98	107	99	103
1893	99	106	109	108	88	104	91	97
1894	89	91	102	91	91	92	88	90
1895	86	90	91	93	98	91	92	91
1896	87	86	90	95	97	87	92	90
1897	91	94	87	89	96	91	94	92
1898	100	98	93	90	101	97	99	98
1899	96	97	94	104	110	96	113	104
1900	95	118	105	116	120	102	123	113
1901	99	103	104	104	121	102	115	108
1902	103	106	102	104	117	104	111	107
1903	96	100	105	120	118	100	113	107
1904	96	99	100	122	115	99	111	105
1905	104	106	101	117	112	103	111	107
1906	107	114	103	129	129	108	126	117
1907	121	119	109	128	128	116	135	126
1908	123	119	109	138	138	117	128	123
1909	123	120	99	136	136	114	126	120
1910	110	128	111	130	130	114	126	120
1911	114	122	132	132	132	126	136	131

[1] Die Preissteigerung des letzten Jahrzehnts, Eulenburg, Leipzig 1912, Seite 92, 93.

1. *Reichsstatistik : Indexziffern 1889-98 = 100.*

Jahr	I. Getreide	II. Animalische Nahrungsmittel	III. Sonstige	IV. Kolonialwaren	V. Textil-Rohstoffe	VI. Brenn- u. Leuchtstoffe	Nahrungsmittel	Rohstoffe	Total Indexziffer
1899	94	104	98	100	101	107	99	113	106
1900	92	110	97	107	114	124	101	127	114
1901	99	111	90	103	105	113	101	109	105
1902	102	120	88	99	106	107	102	109	106
1903	94	114	99	100	116	109	102	114	108
1904	96	110	115	100	120	105	106	114	109
1905	103	124	102	98	120	104	107	117	114
1906	109	135	94	100	135	110	109	132	121
1907	123	127	115	102	144	120	117	138	129
1908	123	122	114	93	124	130	113	122	118
1909	123	131	110	92	122	116	114	123	117
1910	111	142	112	101	133	114	116	120	122
1911	119	135	122	116	136	113	124	132	128

Vierteljahresheft zur Statistik des Deutschen Reiches 1912 I, S. 40. *Die Gruppierung und Zusammenfassung der 45 Artikel wurde vom Verfasser (Prof. F. Eulenburg, Leipzig) vorgenommen*; es betrifft Gruppe I Getreide : 5 Artikel ; II. Animalische Nahrungsmittel : 7 ; III. Sonstige Nahrungsmittel : 6 ; IV. Kolonialwaren : 5 ; V. Textil-Rohstoffe : 70 ; VI. Brenn- und Leuchtstoffe : 4 Artikel. (vgl. S. 83. Anmerkung 8.)

Versicherte Personen				Lohn usw. Beträge der versicherten Personen.		Unfälle. Zahl der Verletzten für welche Entschdg. gezahlt sind.	
Berufsgenossenschaft.	Jahr	Durchschnittlich beschäftigt Betriebsbeamte und Arbeiter.	Vollarbeiter Zahl der Arbeitstage (Schichten geteilt durch 300.)	Tatsächliche verdiente Löhne, Gehälter u. die der Versicherung zu Grunde gelegten Pauschalbeträge etc.	Für Beitragsberechnung in Anrechnung gebrachte Löhne.	Bestand aus den Vorjahren.	Im Rechnungsjahre neu hinzugekommene Fälle
1	2	3	4	5	6	7	8
				M	M		
Westdeutsche Binnenschiffahrts B. G.	1911	22,544	22,407	24,900,916	24,086,272	1549	274
	1910	21,628	21,550	23,459,745	22,968,543	1530	326
	1909	21,340	21,074	22,881 203	22,337,392	1607	272
	1908	19,531	19,374	21,406,353	21,004,538	1572	288
	1907	23,190	21,306	20,972,648	20,518,729	1505	276
	1906	22,094	21,008	19,936,143	18,936,991	1400	274
	1905	22,550	18,827	17,687,338	17,498,793	1307	261
	1904	20,343	18,538	17,126,945	17,105,871	1190	277
Ostdeutsche Binnenschiffahrts B. G.	1911	18,860	15,379	14,016,966	14,016,966	1235	143
	1910	18,904	16,505	14,700,368	14,700,368	1209	155
	1909	18,712	15,131	13,699,154	13,699,154	1212	161
	1908	18,650	16,473	14,071,384	14,071,384	1324	162
	1907	19,059	16,225	14.268,063	14,268,063	1307	152
	1906	19,288	16,620	13,884,652	13 884,652	1254	168
	1905	20,564	16,149	12,884,107	12,884,107	1163	152
	1904	20,171	14,971	11,324,272	11,324,272	1084	142
Elbschiffahrts B. G.	1911	20,906	19,318	23,670,863	22,991,978	2036	294
	1910	20,678	19,826	23,608,055	23,095,181	2030	310
	1909	20,729	19,319	22,585,139	22,240,750	2037	327
	1908	20,269	19,261	22,169,438	21,767,217	2022	362
	1907	20,724	19,251	22,986,145	22,451,603	1937	325
	1906	19,929	18,776	21,138,620	20,769,654	1811	354
	1905	19,592	18,484	19,937,701	19,729,430	1662	352
	1904	18,972	16,820	17,784,382	17,678,006	1536	337

* « Amtliche Nachrichten » des Reichsversicherungs-Amtes.

I. *Betrag der anrechnungsfähigen Löhne.*

GENOSSENSCHAFT	1912	1901	mehr	weniger
Elbschiffahrts B. G. M	16,946,231.—	17,473,890.—	—	527659.—
Westdeutsche B. G. M	15,710,891.—	15,303,831.—	407,150.—	—
Ostdeutsche B. G. M	10,604,148.—	11,567,218.—	—	963.070.—
S. M.	43,261,360.—	44,344,939.—	407,150.—	1490,729.—
		netto		1083,579.—

II. *Höhe der gezahlten Entschädigungsbeträge.*

	1912	1901	mehr	weniger
Elbschiffahrts B. G. M	377,136.—	327,256.—	49,880.—	—
Westdeutsche B. G. M	333,826.—	305,123.—	28,703.—	—
Ostdeutsche B. G. M	206,394.—	200,300.—	6,094.—	—
Sa M	917.356.—	832,679.—	84,677.—	—

Schauen wir uns ebenfalls nach den Lohnverhältnissen in der Schweiz um, so begegnen wir obenan die sehr begrüssenswerten Tatsachen, dass das Personal meist nicht auf Taglohn, sondern fest mit Monatsgehalt und 14tägiger Kündigungsfrist angestellt ist, was für die dauernd Angestellten gleich bedeutend ist mit einem Fortlaufen des Gehalts während der Winterszeit bei Beschäftigung durch die Gesellschaft, oder, wie schon oben erwähnt, mit einem Bezug des halben Gehaltes über die Winterszeit bei Eigenbeschäftigung; des ferneren kommen bei dieser Art Gehaltsregulierung weder die Sonn- u. Feiertage noch auch die übrigen arbeitslosen Tage zur Geltung. Zudem haben ausser der Gesellschaft auf dem Neuenburgersee sämtliche übrigen freiwilligen Krankenkassen und eine Pensionskasse — teilweise ohne Beitragspflicht — der Angestellten eingeführt, was für diese ebenfalls ein Vorteil gegenüber ihren deutschen Kameraden bedeutet, welche für ihre dementsprechende Invaliden- und Altersversicherung Beiträge leisten müssen, während vorgenannte Pensionskasse nur durch Zusammenschiessen der Trinkgelder, freiwillige Gaben etc., sowie gleichartigen Beitrag der Gesellschaft und Strafgelder lebensfähig erhalten wird.

Ziehen wir bei der Bewertung all dessen noch den Bestand der positiven Löhne, so weit wir darüber Aufschluss erhalten

konnten, mit in Betracht, dann stellt sich die wirtschaftliche Lage der schweizerischen Binnenschiffahrtsangestellten in günstigerem Lichte dar als die der deutschen.

Im Allgemeinen werden bezahlt:[1]

einem Hilfsheizer	Frs. 120.—	Anfangslohn
einem Heizer	Frs. 130.—	»
einem Maschinisten	Frs. 150.—	»

Die Löhne der Steuerleute und Kapitäne stellen sich noch wesentlich günstiger. Eine vollständige Statistik oder auch nur eingehendere Angaben sind auch hier amtlich nicht ermittelt. Die schweizerischen Gesellschaften aber verweigern kategorisch jegliche Auskunft. So lange die Arbeiter selbst nicht in einem Verbande organisiert sind, werden wir mit diesen Angaben uns begnügen müssen.

II. TEIL

Die sozialen Verhältnisse.

Die Bedeutung der sozialen Fürsorge.

Schon die früheren Gewerbevereinigungen hatten für ihre Mitglieder eine der damaligen Technik und Wirtschaftsordnung sich anpassende Vorsorge getroffen gegen Erkrankung oder Verunglückung. Als mit der Zeit die Produktionsverhältnisse andere wurden und hauptsächlich um die Mitte des letzten Jahrhunderts die ganze Technik eine vollständige Umwälzung erfuhr, brach sich auch allmählich die Ueberzeugung Bahn, dass das gewerbliche Unterstützungswesen den neuen Verhältnissen gemäss ausgearbeitet werden müsse. Die Verhältnisse zwangen den menschlichen Geist, wie auf manch anderem Gebiete so auch hier, auf Mittel und Wege zu sinnen, um mit ihnen Schritt halten zu können.

Als mit dem Aufkommen der Maschine[3] auch der moderne

[1] Lohnlisten der Neuenburger Dampfschiffahrts-Gesellschaft.
[2] Verwaltungsbericht der Westdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft 1910. Seite 8.
[3] Gewerbliche Arbeiterfrage. Sombart, Berlin.

Arbeiter in die Erscheinung trat, und « dem Kapitalismus wie sein Schatten folgte », da erstanden für die Sozialpolitik neue Probleme, ja man kann sagen, man kam auf den Begriff Sozialpolitik ; denn während man früher in der Sozialpolitik nur repressive Massregeln gekannt hatte, war man durch die Neuerscheinung des modernen Proletariats mit allen seinen Eigenarten auch vor ein ganz neues Problem gestellt : Es galt, den Zusammenhang zu erfassen zwischen der immer mehr fortschreitenden Verelendung der grossen Massen und der immer engere Kreise ziehenden Konzentration der Güter, des Kapitals. Und wenn es auch bis auf unsere Tage noch nicht gelungen ist, diesen Lauf der Dinge zu hemmen, so hat doch der menschliche Geist, getrieben und immer wieder angeregt von den Ideen des im 18. Jahrhundert neu erstandenen Humanismus, nie gerastet, dem Ziele immer näher zu kommen und wenigstens die allergeringsten Forderungen der Gerechtigkeit und Gesetze der Menschlichkeit einigermassen zu erfüllen, d. h. auch dem besitzlosen, von der Hand in den Mund lebenden Arbeiter zu einem menschenwürdigen Dasein zu verhelfen. Die Bestrebungen und Ziele derselben, sowie die Mittel dazu sind derart verzweigt und mannigfaltig, das es unmöglich erscheint, sie im Rahmen dieser Arbeit aufzuzählen, oder gar zu beleuchten. Somit wird es wohl zweckdienlich sein, wenn nicht gar notwendig, uns auf einen kleinen Teil des Stoffes zu beschränken, um unsere Studie um so gründlicher und umfassender durchführen zu können ; denn bei allen derartigen Fragen spielen ja eine solche Menge Gesichtspunkte und eigenartige Verhältnisse mit, dass es wohl niemals möglich sein wird, die Arbeiterfrage allgemein zu behandeln. Wenn wir uns auch voll und ganz bewusst sind, dass alle diese besitzlosen Arbeiterklassen am gleichen Uebel kranken, und wenn wir uns auch fernerhin bewusst sind, dass die allgemeine gleiche Notlage dieser Arbeiter auf ein und denselben Grund zurückzuführen ist, auf die kapitalistische Wirtschaftsordnung, dass es endlich sowohl mit der ganzen wirtschaftlichen und sozialen Lage wie mit der seelischen Verfassung bei allen gleichgestellt ist, so sind wir mit dieser Konstatierung, auch wenn wir sie in Einzelheiten auflösen wollten, unserem Ziele noch nicht näher gekommen. Wir müssen und wollen vielmehr versuchen, die einzelnen Berufsarten spezialisierend zu behandeln, die Lage der Arbeiter, welche diesen einzelnen Berufsarten angehören, festzu-

stellen und zu untersuchen, in wie weit dieselbe schon gebessert wurde und auf welche Weise sie noch gebessert werden kann. Wir wollen — enger gefasst — die Erfolge der deutschen Binnenschiffahrtsberufsgenossenschaften in der Besserung der Arbeiterlage untersuchen, die diesbezüglichen schweizerischen Verhältnisse daneben stellen und im Zusammenhang die ganzen sozialen Verhältnisse im deutschen u. schweizerischen Binnenschiffahrtsgewerbe einer kritischen Beleuchtung unterziehen. Mit anderen Worten : welche staatlichen, kommunalen oder gesellschaftlichen Eingriffe in das Wirtschaftsleben der deutschen und schweizerischen Binnenschiffahrtsangestellten sind bis jetzt zur Besserung ihrer Lage erfolgt ? Oder, welche Einrichtungen bestehen gegen Unfall, Krankheit, Arbeitsunfähigkeit und Arbeitslosigkeit für die schweizer und deutschen Binnenschiffer ? Dass solche Einrichtungen eine Notwendigkeit sind, haben uns sowohl die Betriebsverhältnisse in diesem Gewerbe als auch die wirtschaftliche Lage der in Frage kommenden Personen ersehen lassen.

Die deutschen Binnenschiffahrtsberufsgenossenschaften.

Die Berufsgenossenschaften sind nach § 3[1] der Reichsversicherungsordnung vom 19. Juli 1911 die Träger für die Unfallversicherung. Nach Artikel 4 des Einführungsgesetzes traten die Vorschriften derselben durch Kaiserliche Verordnung mit Zustimmung des Bundesrates am 1. Januar 1913 in Kraft an Stelle des Mantelgesetzes und der 4 Einzelunfallversicherungsgesetze (Gewerbliche-, Land- und Forstwirtschaftliche, Seen- und Bau-Unfallversicherungsgesetze) vom Jahre 1900.

Wenn wir vom Werftbetrieb absehen, so ist der Umfang der Binnenschiffahrtsberufsgenossenschaften in der Hauptsache bestimmt durch § 537 Absatz 3 der R. V. O., welche den Binnenschiffahrt- den Flösserei-, den Prahm- und Fährbetrieb, das Schiffziehen (Treidelei) der Gewerbeunfallversicherung zuweist. Daneben sind in demselben Absatz noch verwandte Betriebe wie Binnenfischerei, Fischzucht, Teichwirtschaft, und Eisgewinnung, wenn sie gewerbsmässig betrieben oder vom

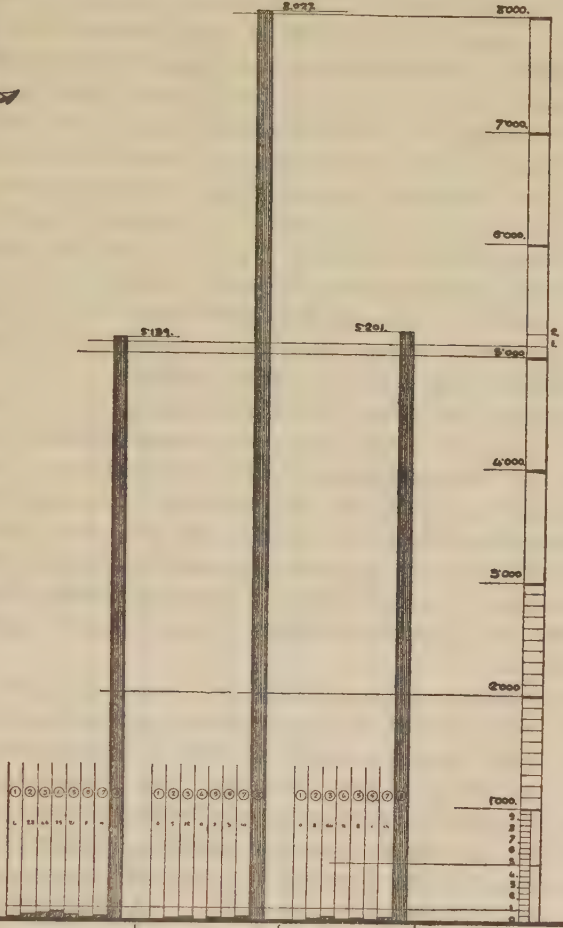
[1] Deutsche Reichsversicherungsordnung 19. Juli 1911.

Reiche einem Bundesstaat, einer Gemeinde, einem Gemeindeverband oder einer anderen öffentlichen Körperschaft verwaltet werden, der Versicherung neu unterstellt worden. Für unser Thema kommen aber nur noch der am Schluss des Absatzes aufgeführte Baggereibetrieb, sowie das Halten von Fahrzeugen auf Binnengewässern in Betracht ; unter letzterem sind in der Hauptsache die Sportbetriebe gemeint. Während die anderen genannten Betriebe ohne weiteres in den Verband der Schiffahrtsberufsgenossenschaften eintreten werden, soll für die Sportbetriebe eine besondere Zweiganstalt bei den Schiffahrtsberufsgenossenschaften errichtet werden, sofern nicht durch den Bundesrat eine besondere Versicherungsgenossenschaft als selbständiger Versicherungsträger für sie gebildet wird. (629 Abs. 2) Einer derartigen Absicht gegenüber, welche bereits zu Tage trat, beantragten die bestehenden Binnenschiffahrtsberufsgenossenschaften, dass die diverse Sportbetriebe der Schiffahrt durch die gesetzlich vorgesehene Zweiganstalt mit den Schiffahrtsberufsgenossenschaften verbunden werden. Ebenso wurde von letzteren beantragt, dass die Badeanstalten, deren Zuteilung zur Nahrungsmittel - Industrie Berufsgenossenschaft etwas sehr gekünstelt erscheint, den Schiffahrtsberufsgenossenschaften überwiesen werden sollen.

An Binnenschiffahrtsberufsgenossenschaften bestehen zur Zeit 3 : die Westdeutsche mit dem Sitz in Duisburg, die Elbschiffahrtsberufsgenossenschaft in Magdeburg und die Ostdeutsche in Bromberg, Provinz Posen (jetzt in Potsdam).

Zur Westdeutschen gehören die Schiffahrtsbetriebe auf der Donau mit ihren Nebenflüssen, den oberbayerischen Seen und dem Bodensee, die Betriebe auf dem Donau- Main-Kanal, dem Rhein, dem Main, dem Neckar, der Ruhr, der Lahn, der Mosel, der Saar und den elsass- lothringischen Kanälen, der Weser und ihren Nebenflüssen nebst Werra und Fulda, der Ems und ihren Nebenflüssen, den Emskanälen, den friesländischen Moorkanälen, der Lippe ; ferner die ausschliesslichen Flössereibetriebe auf der Isar, Loisach, dem Lech, Regen, der Altmühl und Nab, der Iller, dem Inn und der Amper.

Die Elbschiffahrtsberufsgenossenschaft erstreckt sich auf die Schiffahrts- u. ähnlichen Betrieben der ganzen Elbe, der märkischen Wasserstrassen, der Saale, der Unstrut, der Oder, der lübeckschen-, schleswig-holsteinischen und mecklenburgischen Seen.



BERUFS. GENOSSENSCHAFT.	WESTDEUTSCHE BINNENSCHIFF. FAHRTS. B.G.	OSTDEUTSCHE BINNENSCHIFF. FAHRTS. B.G.	ELBSCHIFF. FAHRTS. B.G.
	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦	① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦

① SECTION ⑤ ARBEITERVERTRETER.
⑦ VORSTANDSMITGLIEDER ⑧ TECHNISCHE AUFSICHTSBEAMTE.
③ DELEGIRTE ZUR GENERALVERS. ⑦ GESCHÄFTSFÜHRER, BÜRO.
④ VERTRAUENSMANN. ⑥ BETRIEBE.

ORGANISATION INNERHALB DER DEUTSCHEN BERUFSGENOSSENSCHAFTEN . 1911.

"AMTLICHE NACHRICHTEN" DES REICHSVERSICHERUNGS AMTES.

Der Wirkungskreis der ostdeutschen Binnenschiffahrtsgenossenschaft erstreckt sich auf die übrigen deutschen Binnengewässer, also auf die Provinzen Ostpreussen, Westpreussen, Posen, Pommern und Schlesien, zum Teil auch auf Frankfurt a. O., Berlin, Charlottenburg und Regierungsbezirk Postdam.

Wie wir dem Verwaltungsbericht[1] der Elbschiffahrtsberufsgenossenschaft von 1910 entnehmen, war es die ursprüngliche Idee des deutschen Bundesrates, für die deutsche Binnenschifffahrt zwei Berufsgenossenschaften, eine des Ostens und eine des Westens ins Leben zu rufen. Zu diesem Zwecke hatte das Reichsversicherungsamt eine Versammlung der interessierten Unternehmer einberufen, die recht stürmisch verlief, da die Einzelschiffer des Ostens unbegreiflicher Weise von dem Gefühl beherrscht waren, dass die Grossbetriebe in der Berufsgenossenschaft begünstigt werden könnten.

Bei den Vertretern der Elbe erweckte diese eigentümliche Auffassung der Verhältnisse eine ausgesprochene Abneigung gegen ein Zusammengehen mit den sachgemässen Vorstellungen unzugänglicher Schiffer des Ostens. Nach ergebnislos verlaufenen Besprechungen wurde für die Elbe eine eigene Berufsgenossenschaft gebildet und zwar mit dem Sitz in Magdeburg. So bestehen nunmehr drei Binnenschiffahrtsberufsgenossenschaften und blickten im Jahre 1911 auf ihre 25 jährige Tätigkeit zurück.

So einfach und einheitlich im deutschen Reiche seit Bestehen der grossen Reichsversicherungsordnung die gewerbliche Unfallfürsorge geregelt ist, ebenso unklar und zersplittert ist dieser Zweig sozialer Fürsorge[2] noch in der Schweiz. Von dem Gedanken der Errichtung von Berufsgenossenschaften nach deutschen Muster müssen wir natürlich vollständig absehen. Eine obligatorische Versicherung bedarf einer breiten Basis, damit die Risiken sich ausgleichen und die Renten eine genügende Deckung finden. Das ist bei den grossen starken und zahlreichen Berufsgenossenschaften in Deutschland wohl möglich, nicht aber in der Schweiz. Das Bundesgebiet ist dazu viel zu klein und grosse starke Berufsgenossenschaften könnten sich nur in ganz geringer Zahl bilden. Der Gedanke, einen Träger nach deutschem Muster zu schaffen, musste daher von vorn-

---

[1] Verwaltungsbericht der Elbschiffahrt B. G. 1910 Seite 1.

[2] Die schweizerische Sozialversicherung Seite 76, 77, von K. Krumbiegel.

herein fallen gelassen werden. Es hätte nahe gelegen, unter Berücksichtigung der bestehenden Verhältnisse die privaten Versicherungsgesellschaften als Träger ins Auge zu fassen. Diese forderten dies auch und waren deshalb so arge Feinde der im Forrer'schen Entwurf vorgesehenen Unfallversicherungsanstalt und damit des ganzen Gesetzes. Welche Mittel und Wege gibt es nun in Anbetracht dieser Verhältnisse, um den Binnenschiffahrtsangestellten der Schweiz über die nachteiligen Folgen von Unfällen im Betriebe hinweg zu helfen ?

Wir müssen hier von einer Beurteilung über das neu geschaffene Bundesgesetz über die Kranken- und Unfallversicherung absehen, da die Einführungsgesetze dazu augenblicklich noch in den Kantonsräten zur Beratung stehen.

An bis jetzt bestehenden Möglichkeiten haben wir zunächst die private Unfallversicherung, welche z. B. bei der Schiffahrts-Gesellschaft des Neuenburgersees in der Weise durchgeführt ist, dass jeder Angestellte (auch Reisende) bei dieser selbst bis zu 10,000 Frs. versichert ist. Die Gesellschaft selbst ist wieder rückversichert bei der Winterthurer Lebenversicherungs A. G. in Winterthur. Jeder Angestellte hat dazu ⅓ des Beitrages zu zahlen. Wir haben hier einen Beweis dafür, dass es Mittel und Wege gibt für die Arbeiter zu sorgen, wenn dem Unternehmer an dem Wohl und Wehe derselben etwas gelegen ist. Allerdings haben die deutschen Binnenschiffahrtsarbeiter bei ihrer Art Unfallversicherung das voraus, dass die Beiträge vom Unternehmer allein zu tragen sind.

Eine andere Lösung der Unfallfürsorge-Frage ist in der bundesgesetzlichen Bestimmung zu sehen, dass sämtliche Transportanstalten, darunter auch die Schiffahrt, zur eidgenössischen Haftpflichtgesetzgebung gehören, wenn sie staatliche Unternehmungen sind. Die anderen Unternehmungen gehören zum Fabrikhaftpflichtgesetz, sobald sie mehr als 6 Arbeiter beschäftigen. Nach den Bestimmungen[1] des neuen Bundesgesetzes vom 13. Juni 1911 sind bei der eidgenössischen Anstalt versichert alle in der Schweiz beschäftigten Angestellten und Arbeiter :

1. Der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen und der Post.
2. .....

[1] Bundesgesetz vom 18. Juni 1911, C. Seite 23.

3. *a)* .....
3. *b)* Des Schiffsverkehrs, der Flösserei.
3. *c)* .....
3. *d)* Des Wasserbaues.

(Art. 60, Bundesgesetz über die Kranken- und Unfallversicherung vom 13. Juni 1911.)

Damit ist auch für die schweizerischen Binnenschiffer durch staatlichen Eingriff — allerdings ohne berufsgenossenschaftlichen Aufbau — die Frage der Unfallfürsorge in genügendem Masse gelöst. Wenn auch, wie wir gesehen haben, sich andere Auswege unter Umgehung der sozialen Zwangsversicherung finden liessen und lassen, so ist die Privatversicherung — ganz abgesehen von eventuellen Krisenzeiten — doch eine zu unsichere Sicherstellung des überwiegenden Prozentsatzes der gesamten Erwerbsbevölkerung als dass man sich mit ihr begnügen könnte. Ausserdem ist es doch etwas anderes, ob der Rentenempfänger auf den guten Willen des Unternehmers bezw. einer Versicherungsgesellschaft angewiesen ist oder ob er — frei von diesem einigermassen moralisch niederdrückenden Gefühl — einen rechtlichen Anspruch auf Unfallentschädigung erheben kann. Wie sich die neue eidgenössische Unfallversicherung, ohne Berufsscheidung, bewähren wird, bleibt natürlich abzuwarten. Dass der Ausgleich der Risiken und demgemäss die Bemessung der Versicherungsbeiträge nicht ohne Schwierigkeiten durchzuführen ist, liegt bei der vielgestalteten modernen Gewerbegliederung auf der Hand und es wird sicherlich noch vieler Abänderungen und Reformen bedürfen, bis ein gerechter Masstab gefunden, ein wirksamer Erfolg erzielt werden kann. Gerade die Unfallversicherung bildet — abgesehen von der Arbeitslosenversicherung — in der Sozialversicherung das härteste Problem, namentlich wegen der Verschiedenartigkeit der zu erfassenden Berufe. Auch die Kranken- und Invaliditäts- und Alters- mit Hinterbliebenen-Versicherung setzen für ihre Durchführung eine hohe Kulturstufe voraus, wenn die Schwierigkeiten, die sich ihrer Durchführung in den Weg stellen, überwunden werden sollen. Doch zeigt ihre tatsächliche Durchführung, dass bei ihr nicht diese beinahe unüberwindbaren Schwierigkeiten mitspielen wie bei der erstgenannten.

Die Aufgaben und Leistungen der Binnenschiffahrtsberufsgenossenschaften.

I. DEUTSCHLAND

A. Unfallverhütung.

In der Erkenntnis, dass das Ziel und die Aufgaben der Berufsgenossenschaften, den verunglückten Arbeitern Hilfe zu bringen und sie vor wirtschaftlichem Elend zu bewahren, nur erreicht werden könne durch möglichste Unfallverhütung, haben sämtliche Berufsgenossenschaften von der ihnen gesetzlich delegierten Erlaubnis, Vorschriften zur Verhütung von Unfällen zu erlassen, in sehr ergiebiger Weise Gebrauch gemacht und suchen fortwährend die Zahl der Unglücksfälle herabzumindern durch Verbesserungen auf dem Gebiete der Unfallverhütung. Hiernach ist die Aufgabe für die Berufsgenossenschaften in der Binnenschiffahrt nicht leicht. Und doch ist es ihrem unermüdlichen Eifer und Streben gelungen, durch Schutzmassregeln und technische Neuerungen jeder Art die Unglücksfälle von Jahr zu Jahr auf ein geringeres Mass herunterzuschrauben, nicht nur im Interesse der Versicherten, sondern ebenso im Interesse des Versicherungsträgers.

Die Ueberwachung der Betriebe von Seiten der Berufsgenossenschaften ist in meisterhafter und musterhafter Weise organisiert. Bei jeder Neuerung in der Unfallverhütung wird den einschlägigen Unternehmungen dieselbe zur Kenntnis gebracht. Die zahlreichen Nachfragen und Nachbestellungen derselben beweisen zur Genüge, dass diese Massnahme ihren Zweck erfüllt.[1] Alljährlich veranstalten die B. G. auch Preisausschreibungen für neue Einrichtungen etc. Die Preisgerichte für diese Wettbewerbe haben dabei vor allen Dingen die Aufgabe, nur solche Erfindungen zu berücksichtigen, welche die grösste

[1] Verwaltungsbericht der Westdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft 1910, Seite 26, 27.

Zuverlässigkeit aufweisen können. Die Aufsicht über die Betriebe selbst wird ohne Unterbrechung durchgeführt. Bei diesen Revisionen wird grösstenteils den von den Unfallverhütungsvorschriften geforderten Neueinrichtungen die grösste Aufmerksamkeit geschenkt. Obgleich die Erlangung möglichst unfallsicherer Einrichtungen häufig nicht nur kostspieliger Art ist, sondern auch bei den beschränkten Platz- und Raumverhältnissen auf den Schiffen in der Ausführung Schwierigkeiten bereitet, so werden doch die von den technischen Aufsichtsbeamten getroffenen Anordnungen seitens der Betriebsunternehmer bereitwillig befolgt. Wenn von den Versicherten in gleicher Weise die Unfallverhütungsvorschriften bewertet würden wie von den Versicherungsträgern, so müsste der grösste Teil der Unfälle ungeschehen bleiben. Aus den Revisionsberichten zeigt sich sehr häufig, dass viele Beanstandungen auf Nachlässigkeit und Gleichgültigkeit der Versicherten zurückzuführen sind. Andererseits sind auch Fälle zu verzeichnen, in denen besonders die Schiffsführer den Betriebsbesichtigungen grösstes Interesse entgegenbringen, und die auch auf die Befolgung der Unfallverhütungsvorschriften durch die ihnen unterstellten Mannschaften achten.

Die Ueberwachungsorgane gliedern sich in technische Beamte der Berufsgenossenschaft, in Stromaufsichtsbeamte für allgemeine Revisionen und für Revisionen der Schiffskessel während der Fahrt sowie in Dampfkesselüberwachungsvereine.

So wurden z. B. in der Westdeutschen Binnenschiffahrtsberufsgenossenschaft im Jahre 1911, 10,389 Revisionen vorgenommen gegen 9130 im Jahre 1910. In der Elbschiffahrt wurden im Jahre 1911, 1913 Fahrzeuge gegen 1785 im Vorjahre revidiert.

Auf die Unfallverhütungsvorschriften im einzelnen oder auf die Technik der Vorrichtungen und Schutzmassnahmen können wir hier leider nicht eingehen, da nicht nur die Zeit zu beschränkt ist, sondern auch Nichtfachleuten wenig Interesse bieten dürfte. Wir begnügen uns hier damit, die Erfolge der Betriebsüberwachung mit einigen Zahlen darzutum.

Es gehörte zur Regel, dass die jährliche Unfallbelastung um 20-45,000 Mark stieg. Im Jahre 1909 betrug die Steigerung aber nur rund 6000 Mark und 1910 rund 10,000 Mark.

Die Zahl der gemeldeten Unfälle betrug bei der ostdeutschen Binnenschiffahrts B. G. im Jahre 1904 : 790, 1907 : 897

und 1911 : 918 oder im Jahre 1904 : 97, 1907 : 109,3 und 1911 : 114,4 Unfälle auf je 1000 Betriebe ; darnach scheint sich also sowohl die absolute als auch die relative Unfallszahl gesteigert zu haben. Anders dagegen gestaltet sich das Bild, wenn wir berechnen, wieviel *entschädigte* Unfälle auf 1000 Betrieben bezw. auf 100 gemeldete Unfälle kommen. Im Jahre 1904 entfielen bei der ostdeutschen Binnenschiffahrts B. G. auf 1000 Betriebe 17,4 entschädigte Unfälle, im Jahre 1907 : 18,5, 1908 und 1909 je 20,1 um im Jahre 1910 auf 19,3 und 1911 auf 17,8 zurückzusinken. Analog liegen die Verhältnisse bei dem westdeutschen Verband ; wesentlich günstiger dagegen bei der Elbschiffahrts B. G.

Trotzdem sich also die Betriebsgefahren jährlich mit jeder technischen Neueinrichtung wegen Mangel an geschultem Personal vergrösserten, gelang es den Genossenschaften dank ihrer grossen Bemühungen auf dem Gebiete der Unfallverhütung, die Zahl der entschädigungspflichtigen Unfälle bedeutend herunterzuschrauben.

Wenn es schon schwierig ist, die Unfallverhütung wirksam zu betreiben, so ist es allerdings noch unendlich schwieriger den Erfolg der unfallverhütenden Tätigkeit einwandfrei nachzuweisen. Die Statistik zeigt uns immer nur die eingetretenen nicht aber die verhüteten Unfälle. Es ist aber doch nicht ausgeschlossen, dass selbst neben einer gegen die Vorjahre grösseren Zahl eingetretener Unfälle noch immer eine grössere Zahl von Unfällen verhütet worden sein kann. Ein weiterer Umstand, der die Erfolge der Unfallverhütung verschleiert, ist die mit jedem neu angebrachten Schutz wachsende Sorglosigkeit des Arbeiters. So ist es erklärlich, dass immer wieder Zweifel über den Wert der Unfallverhütung laut werden, da ein direkter Beweis nicht geführt werden kann, sondern im günstigen Falle immer nur der indirekte, dass die nichtverhüteten Unfälle sich vermindert haben. Dieser ist aber auch wieder sehr unsicher, da der Einwand, die Besserung könne auf Zufall beruhen, ihm seine Beweiskraft sehr leicht nimmt. Wenn aber, wie es bei uns der Fall ist, der Rückgang der Unfälle 3-4 Jahre und teilweise noch länger ununterbrochen anhält, so dürfte dadurch auch obiger Einwand zu Gunsten der Unfallverhütung entkräftet werden.

Die Unfallverhütung hat als das grosse Gegengewicht der Fürsorgepflicht für den Verletzten zu gelten. Jeder kennt die

Schwierigkeiten, in der Schiffahrt mit Unfallverhütungsvorschriften einzugreifen; denn es sind gerade die einfachsten Betriebsvorgänge, die so häufig zum Tode durch Ertrinken oder zu schweren Verletzungen beim Verladen durch Abstürzen in die Schiffsräume führen. Bei diesen Unfällen liegen keineswegs immer mangelhafte Betriebseinrichtungen, auch nicht Leichtfertigkeit und Unvorsichtigkeit, sondern zufällige, nicht vorherzusehende Verkettungen des Augenblicks vor. Eine unmittelbar auf die Unfallverhütung wirkende Vorrichtung ist in vielen solchen Fällen nicht ausführbar; sie würde die Arbeit häufig nur stören und dadurch Unfallgefahren selbst hervorrufen.

B. Die Unfallentschädigungen.

Die Berufsgenossenschaft als Träger der Unfallversicherung sind für die sozialen Arbeitsfürsorge deswegen von so hervorragender Bedeutung, weil die beitragspflichtigen Mitglieder nicht die Arbeiter, sondern die Arbeitgeber sind, die Versicherung den Arbeitern also keine Pflichten auferlegt, wenigstens keine finanziellen, sondern nur Rechte einräumt. Ob natürlich die Beitragslasten in Wirklichkeit von den Arbeitgebern auf die Arbeiter durch langsamere Lohnerhöhung abgewälzt wird ist eine andere Frage, welche sich jedoch niemals wird beantworten lassen. Die absolut, teilweise sogar relativ hohe Lohnsteigerung während der letzten 10 Jahre, von der wir oben sprachen, spricht allerdings nicht dafür, besonders wenn wir sehen, in welchem Masse sich die Versicherungsumlage steigerte.

Die Westdeutsche Binnenschiffahrts B. G. erhob von ihren Mitgliedern eine Versicherungsumlage auf 1000 Mark anrechnungsfähiger Löhne von:

M 8.95 im Jahre 1887
M 20.30 im Jahre 1900
M 25.91 im Jahre 1904

Den Höhepunkt der durchschnittlichen Umlage weist das Jahr 1909 mit 30.84 Mark auf. Im Jahre 1910 sank sie wieder auf 29.82 Mark und 1911 auf 27.05 Mark. Zur leichteren Durchführung der Verwaltung ist der Verband in Sektionen eingeteilt,

welche ihre Geschäftsstellen in Mannheim, Mainz, Ruhrort und Bremen haben. Die Sektionen I, III und IV decken durch ihre Umlage die auf sie entfallenden Entschädigungslasten, während in der Sektion II mit der Geschäftsstelle in Mainz die Abwanderung grösserer Betriebe in andere Sektionsbezirke eine Unterdeckung verursachte. Die Genossenschaftsumlagen in den einzelnen Sektionsbezirken werden nach Gefahrenklassen auf die Betriebe verteilt. Auf die niederste der 12 Gefahrenklassen — A — entfiel im Jahre 1911 eine Genossenschaftsumlage mit M 6.33 pro M 1000.— anrechnungsfähiger Löhne, worin M 0.65 Verwaltungskosten des Vorstandes einbegriffen sind. Die beiden mittleren Gefahrenklassen F. und G. mussten eine Umlage von M 23.72 bezw. 25.30 aufbringen mit M 2.44 bezw. 2.61 Verwaltungskosten, während sich die Umlage der höchsten Gefahrenklassen auf M 39.54 mit M 4.07 Vorstands- und Verwaltungskosten belief.

Dabei beobachteten wir eine stetige Abnahme der Betriebe mit einer niedrigen und eine dauernde Zunahme derjenigen mit einer höheren und mit der höchsten Genossenschaftsbeitragssumme. So zählte man im Jahre 1899-1252 Mitglieder mit einem Beitrag von M 50-250.—, 428 Mitglieder im Jahre 1899 bezw. 816 im Jahre 1911 von M 250.— bis 1000.—, 58 bezw. 110 Mitglieder von M 1000.— bis 10,000.—, 40 bezw. 63 von 10,000.— bis 15,000.— M 3 bezw. 6. Höhere Beiträge leistete im Jahre 1899 noch kein Mitglied. Dagegen waren es 1911 = 4 Mitglieder mit M 15,000.— bis 20,000.—, 2 Mitglieder mit M 20,000.— bis 25,000.—, 3 Mitglieder mit M 25,000.— bis 30,000 — und 1 Mitglied mit 30,000.— bis 35,000.— M.

Insgesamt waren im Jahre 1911 die Beiträge bis zu M 1000.— mit 27,94 %, diejenigen von M 1000.— bis 10,000.— mit 26,32 % und diejenigen mit mehr als 10,000.— Mark mit 45,74 % an der Gesamtumlage beteiligt.

Und alle diese Leistungen wurden und werden von den Arbeitgebern gerne aufgebracht im Bewusstsein deren Notwendigkeit und in der Ueberzeugung des eigenen Nutzens und des allgemeinen Wohles. Wenn auch der Dank von Seiten der Arbeiterschaft meist sehr gering und spärlich ausfällt. Ein treffendes Bild von den finanziellen Leistungen der Berufsgenossenschaften und deren Verdienst um die Arbeiter und ihre Angehörigen ermöglichen uns folgende Angaben.

Die westdeutsche Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft

hat seit ihrem Bestehen bis Ende des Jahres 1910 = 6,3 Millionen Mark an Entschädigungen ausbezahlt.

Die Elbschiffahrtsberufsgenossenschaft bezahlte in derselben Zeit 7 Millionen 307,036 M.

Die ostdeutsche Binnenschiffahrts B. G. zahlte 3 Millionen 693,894 Mark.

Dabei ist es für die Art der Berufsgenossenschaft ausserordentlich bezeichnend, dass über die Hälfte der Entschädigungen an Hinterbliebene bezahlt wurden. Im Jahre 1909 machten die Renten an Hinterbliebene 61,09 % der Entschädigungen an Verletzte aus ; ähnlich sind die Verhältnisse in früheren Jahren. Die Schiffahrtsberufsgenossenschaften müssen leider den traurigen Ruhm für sich in Anspruch nehmen, in den Verhältniszahlen der tötlichen Unfälle unter den gesamten deutschen Berufsgenossenschaften an der obersten Stelle und so gar doppelt so hoch wie die Knappschaftsberufsgenossenschaft zu stehen.

Die Westdeutsche Berufsgenossenschaft hatte nach dem ersten Jahre Ihres Bestehens 1887 eine Umlage von M 80,980.— welche bis zum Jahre 1910 bis auf M 685,105.— anwuchs. Die Elbschiffahrts B. G. bezahlte 1887 eine Entschädigungssumme von M 23,644.—, 1910 = 603,791.—. Die ostdeutsche B. G. = M 12,097.— bezw. M 277,696.— Entschädigungssumme.

Die Gesamtentschädigungssumme der Verbände setzt sich zusammen aus : Kosten des Heilverfahrens, Abfindungen und Renten an Verletzte, Sterbegelder, Renten an Witwen, Kinder, Enkel und Verwandte Getöteter, Abfindungen an Witwen Getöteter im Falle der Wiederverheiratung, Renten an Ehefrauen, Kinder, Enkel und Verwandte Verletzter, welche in Heilanstalten untergebracht waren, endlich als Kur- und Verpflegungskosten an Heil- und Genesungsanstalten.

In allen drei Berufsgenossenschaften waren im Jahre 1910 noch Renten auszubezahlen, deren Anspruch bis auf das Gründungsjahr 1886 zurückreicht ; ihre Empfänger erfreuten sich also schon 25 Jahre lang der Wohltat dieser segensreichen Einrichtung. In der Abnahme der aus den Vorjahren übernommenen Renten und Belastungen ist eine gewisse Regelmässigkeit zu beobachten. Beispielsweise betrug die Rentenbelastung bei der ostdeutschen B. G. aus dem Jahre 1886 = 622 M, 1887 : 3955 M, 1895 : 11,287 M, 1900 : 23,518 M, 1908 : 59,017 M ; ähnlich liegen die diesbezüglichen Verhältnisse bei den beiden anderen Genossenschaften.

Die durchschnittliche Entschädigungssumme für den Einzelfall betrug 1902 : 223.45 M, 1903 : 229.50 M, 1907 : 239.05 M, und 1910 : 225.15 M. Diese Angaben geben allerdings kein ganz genaues Bild der einzelnen Entschädigungsbeträge, da die leichteren und schwereren Verletzungsfälle und die Todesfälle nicht gesondert in Betracht gezogen sind, wie es auch unmöglich ist, die Zahl der aus dem Einzelfall berechtigten Rentenempfänger festzustellen. Immerhin aber beweisen die Zahlen, dass es sich um nennenswerte Beträge handelt, welche namentlich als Ergänzung der unbedeutenden Invaliden- und Hinterbliebenenrenten wohl beachtet werden müssen.

Auf die Berufungen und Rekurse, auf das Verhältnis der gemeldeten zu den entschädigten Unfällen, sowie auf die in Arbeiterkreisen immer mehr um sich greifende Unfall-und Unfallmeldehysterie kann hier leider nicht näher eingegangen werden. Nicht unerwähnt möchten wir aber die Schwierigkeiten lassen, welche der Arbeiterfürsorge in der Binnenschiffahrt daraus erwachsen, dass in derselben ein grosser Arbeiterauswechsel zwischen in- und ausländischen Betrieben stattfindet.

Die deutsche Binnenschiffahrt, hauptsächlich im Osten und noch mehr im Westen des Reiches, berührt eine ganze Anzahl fremder Staaten. Im gleichen Umfange, wie deutsche Schiffe auf ausländischen Wasserstrassen fahren, vollzieht sich ein regelmässiger Verkehr ausländischer Schiffe auf unseren Gewässern.

Während es die Berufsgenossenschaften zu Anfang abgelehnt hatten, die Versicherungspflicht ausländischer Betriebe in Deutschland anzuerkennen, wurden sie vom Versicherungsamt angewiesen, ausländische Betriebe in ihre Kataster aufzunehmen und mussten, nachdem das Reichsversicherungsamt die westdeutsche Berufsgenossenschaft in Rekursentscheidungen zur Entschädigung von Unfällen in niederländischen Betrieben auf der deutschen Stromstrecke des Rheines verurteilt hatte, diesen Rechtsgrundsätzen entsprechend ihren Standpunkt ändern. Es wurden demzufolge alle ausländischen Betriebe gleicher Art zur Versicherung im deutschen Reiche herangezogen.

[1]Durch Beschluss des Bundesrates, veröffentlicht in der Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 24. Januar 1893, wurde

---

[1] Verwaltungsbericht der Westdeutschen Binnenschiffahrts B. G., 1910 Seite 43.

das Personal ausländischer Binnenschiffe auf deutschen Wasserstrassen für versicherungspflichtig erklärt, wenn die Schiffe im Inland einen regelmässigen Verkehr von erheblichem Umfange unterhalten. In einer Verhandlung in Düsseldorf am 1. Mai 1893 wurde bestimmt, dass ein regelmässiger Verkehr von erheblichem Umfange dann vorliege, wenn das ausländische Fahrzeug im Durchschnitt der letzten 3 Jahre mindestens 12 — später herabgesetzt auf 10 — Wochen im Inlande sich aufgehalten habe und wenn das Schiff eine Tragfähigkeit von mindestens 3000 Zentner, auf den Nebenflüssen und Kanälen von mindestens 1000 Zentner besitze. Als nun das Ausland immer mehr dazu überging, ebenfalls eine Unfallversicherung einzuführen, wurde die Sachlage schwieriger. Denn die Betriebe wurden sowohl im Heimatstaate wie im deutschen Reiche versicherungspflichtig. Es trat somit also eine Doppelversicherung ein.

Diesem Zustande[1] konnte nur durch Staatsverträge abgeholfen werden, von dem der erste am 2. September 1905 mit dem Grossherzogtum Luxemburg abgeschlossen wurde. In diesem Abkommen war vereinbart worden, dass die versicherungspflichtigen Betriebe in der Unfallversicherung des Heimatstaates auch dann verbleiben sollen, wenn der Betrieb vorübergehend d. h. mit nicht mehr als 6 Monate Dauer auf das Gebiet des anderen Staates übergreift. Anderweitige Vereinbarungen waren indessen den zuständigen beiderseitigen Versicherungsträgern vorbehalten, welche dann auch von diesem Rechte Gebrauch machten und vereinbarten, dass die Schiffahrtsbetriebe ohne Rücksicht auf die Dauer ihres Aufenthaltes in Gebieten des anderen Staates und der Unfallversicherung des Staates angehören, in welchem der Sitz des Haupt- oder Gesamtunternehmens gelegen ist.

In den weiteren Staatsverträgen, welche mit den Niederlanden, Belgien, Frankreich, Schweiz und Oesterreich-Ungarn abgeschlossen wurden, hielt man ebenfalls an obigem Grundsatz fest. Auf diese Weise ist ein völlig internationaler Schiffahrts-Verkehr ermöglicht worden. Im Jahre 1906 wurde von der westdeutschen B. G. angeregt, mit vorgenannten Regionen einen gemeinsamen internationalen Vertrag abzuschliessen, welche für das Verkehrsgewerbe, insbesondere für die Schiffahrt gemeinsame Grundlagen über deren Verhältnis der Unfallver-

[1] Verwaltungsbericht der Westdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft 1910 Seite 42 - 51.

sicherung des eigenen Staates und der fremden Staaten schaffe. Dieser Vorschlag wurde auch der internationalen Vereinigung für gesetzlichen Arbeiterschutz zur Behandlung in ihrem Kreise unterbreitet. Diese hat auch über diese Angelegenheit [1] in ihrer 5. Generalversammlung vom 28.-30. September 1908 in Luzern verhandelt, wo ein entsprechender Beschluss gefasst und den Sektionen derjenigen Länder vorgelegt wurde, welche sich mit dem Abschluss von Staatsverträgen zur Versicherung ausländischer Arbeiter gegen Betriebsunfälle im Rückstand befinden.

Dass die Beziehungen der ausländischen Betriebe zur deutschen Invalidenversicherung, da die Anwendung der Unfallversicherung auch auf erstere grundlegend folgen muss, in der neuen Reichsversicherungsordnung so wirksam wie möglich gestaltet wurden, ist in der Hauptsache den grossen Bemühungen der deutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaften zu verdanken.

II. SCHWEIZ

Diesen zweifach gearteten, ideellen und materiellen Leistungen und Aufgaben der deutschen Berufsgenossenschaften haben wir, wie überhaupt auf dem Gebiete der Unfallversicherung so auch natürlicher Weise im Binnenschiffahrtsgewerbe kein schweizerisches Aequivalent entgegenzustellen. Wir haben ja eingangs schon betont, dass sich die schweizerischen Binnenschiffer in einer wesentlich günstigeren Lage befinden als die deutschen ; dass dies jedoch nicht heissen soll, sie seien auf Rosen gebettet, so wäre auch kein Entschuldigungsgrund vorhanden, die Binnenschiffer der Schweiz von der Unfallversicherung auszuschalten bezw. nicht zu einer Berufsgenossenschaft ev. mit verwandten Berufen zusammenzuschliessen, wenn nicht die natürlichen Verhältnisse der Schweiz überhaupt die Bildung solcher verhinderten.

Wir sind vollauf davon überzeugt, dass der Schweizer-Bund und seine Kantone nach Kräften für das Wohlergehen aller Schweizer somit auch der schweizerischen Binnenschiffer sorgen, allein wir bedauern vom Standpunkt der wissenschaftlichen Untersuchungen aus, dass es nicht einmal möglich ist,

[1] Verwaltungsbericht der Westdeutschen Binnenschiffahrts-Berufsgenossenschaft, 1910, Seite 50.

das, was tatsächlich in der schweizerischen Unfallfürsorge geleistet wird, auch statistisch zu erfassen. Und auch dem wirklich ernst zu nehmenden Praktiker kann es kaum genügen zu wissen und zu konstatieren, dass es Unfallversicherungen für einen gewissen Erwerbszweig gibt. Vielmehr ist unser Standpunkt der, dass sich ein so wichtiges Kapitel wie die Unfallversicherung heutzutage nicht mehr, auch wenn ihre Regelung in privaten Händen liegt, der Statistik und der Kontrolle der öffentlichen und wissenschaftlichen Kritik und Sozialpolitik entziehen darf. Beispiele für die Unfallfürsorge lassen sich leider hier nicht anführen, da solche von den Schiffahrtsunternehmungen und Versicherungsgesellschaften nicht erhältlich sind. Doch trösten wir uns mit dem Gedanken, dass die Binnenschiffahrtsangestellten schon bisher in umfangreichem Masse des Schutzes der eidgenössischen Haftpflichtversicherung[1] teilhaftig waren und nunmehr nach dem neuen Bundesgesetz vom 13. Juni 1911 den Segen der eidgenössischen Unfallversicherungsanstalt in vollem Umfange geniessen werden.

Das in Art. 47 bezw. Gesetzes garantierte Recht der Berufsverbände wird allerdings den Binnenschiffern versagt bleiben, aber sie geniessen doch auch die sehr bedeutenden Vorteile der Anstalt. In Anbetracht der grossen Unfallsgefahr im Schiffahrtsbetrieb ist die Bestimmung des Artikel 65 sehr zu begrüssen, welche die Unfallverhütung zum Zwecke hat. Ebenso Artikel 67, nach welchem auch die Nichtbetriebsunfälle versichert sind. Die Rente beträgt bei gänzlicher Erwerbsunfähigkeit 70% des Jahresverdienstes des Versicherten; im Notfall, d. h. wenn dieser besonderer Pflege bedarf, kann sie auf die Höhe des ganzen Jahresverdienstes gebracht werden.

Das ganze Gesetz scheint uns geeignet, Grosses zu leisten und vielfachen sozialen Misständen abzuhelfen. Wie es sich in der Praxis bewähren wird, ist eine Frage der Zeit.

---

[1] Bundesgesetz über die Kranken- und Unfallversicherung. [13. Juni 1911] Seite 18, 25, 26.

Die übrige soziale Fürsorge.

Haben wir nun gesehen, wie die Existenz der Binnenschiffer bezw. ihrer Familien gegen Unfallgefahren, die in diesem Gewerbe besonders grosse und viele sind, sichergestellt ist und immer noch mehr sicher gestellt wird, so können wir doch auch andere Erscheinungen nicht ausser acht lassen, welche im Stande sind, jeden wirtschaftlich Schwachen, wenn er nur auf seine Arbeitskraft angewiesen ist, in die äusserste Not zu bringen, wenn nicht gar sein nacktes Leben von der Gnade und Barmherzigkeit anderer abhängen zu lassen. Diese Erscheinungen sind namentlich: Krankheit, Arbeitslosigkeit und Invalidität.

Die Krankheitsgefahr ist im Schiffahrtsgewerbe ebenso wie die Unfallgefahr erheblich. Namentlich Erkältungen und Rheumatismus sind neben Verwundungen sehr häufig zu konstatieren. Mit statistischen Zahlen aufzuwarten ist hier leider auch für deutsche Verhältnisse nicht möglich. Das wäre auch, ebenso für die Invalidität, belanglos, da die Krankenversicherung wie die Altersversicherung ohne Berufsscheidung gleichmässig durchgeführt ist, ohne auf Berufskrankheiten Rücksicht zu nehmen.

In Deutschland unterstanden die Binnenschiffer schon dem Krankenversicherungsgesetz von 1883 und dem Invalidenversicherungsgesetz von 1889. Nunmehr sind ihre Verhältnisse durch die neue Reichsversicherungsordnung vom Jahre 1911 geregelt, und man muss annehmen, dass sie in genügender Weise geregelt sind, denn aus der 30 jährigen Erfahrung in der Durchführung des alten Krankenversicherungsgesetzes mögen wohl Lehren genug gezogen worden sein, ebenso in der Invalidenversicherung.

Halten wir in dieser Frage ein wenig Umschau in den Schweizer Verhältnissen, so wies bis jetzt wohl kein Industrieland in Europa auf dem Gebiete der Sozialversicherung so zersplitterte Verhältnisse auf wie die Schweiz. Noch bis zum Jahre 1911 fehlte es an jeder staatlichen Regelung der bedeutendsten Zweige der Sozialversicherung. In früheren Zeiten hatte die Bundesgesetzgebung überhaupt nicht eingegriffen, weshalb die

dadurch hervorgerufenen Misstände in den ärmeren Schichten ein mehr oder minder erfolgreiches Eingreifen der kantonalen Behörden erheischten. Da die nötige Kontrolle meist fehlte, so war das Volk in einzelnen Kantonen auf den Wert gegenseitiger Hilfsgesellschaften [1] angewiesen. Die Zahl derselben betrug im Jahre 1865 noch 652 mit ca. 96,000 Mitgliedern, im Jahre 1880 war sie bereits auf 1085 mit ca. 210,000 Mitglieder gestiegen.

Leider gab es viele Gemeinden in denen sich keine Kassen befanden und deren Bewohner auf auswärtige Kassen angewiesen waren, wenn ihnen solche überhaupt offen standen. Vornehmlich in den landwirtschaftlichen Gegenden konnte sich der Versicherungsgedanke wenig Anklang verschaffen, und bei der Beratung des Entwurfes eines Einführungsgesetzes zum Bundesgesetz über die Kranken- und Unfallversicherung im Kantonsrat des Kantons Zürich am 9. März 1914 wurde festgestellt, dass in einem Drittel der Gemeinden heute noch keine Krankenkassen bestehen.

Da diese Tatsache die Befürchtung nahe legte, dass die Kreise, die sich bisher den Vorteilen der Versicherung verschlossen, einem kantonalen Obligatorium Opposition machen werden, beantragt die eingesetzte Kommission, die Einführung der obligatorischen Krankenversicherung den Gemeinden zu überlassen, dagegen die Krankenpflegeversicherung als Mindestforderung des Obligatoriums anzusehen. Für uns bleibt die Hauptsache die, dass jeder Schweizerbürger das Recht hat, in eine Kasse einzutreten, wenn er deren statutarische Aufnahmebedingungen erfüllt. Bis jetzt gab es für die meisten Binnenschiffahrtsangestellten überhaupt keine Krankenkassen, sondern gewöhnlich wurde in diesem Falle einfach der Lohn weiter bezahlt, ein Zustand, der allerdings unserer Ansicht nach unhaltbar ist.

Eine Invalidenversicherung existiert in der Schweiz noch nicht. Bestrebungen aber machen sich bereits im Kanton Zürich geltend, wo die demokratische Partei [2] einen diesbezüglichen Antrag stellte. Eingeführt ist eine staatliche — allerdings facultative — Altersversicherung im Kanton Waadt seit 1. Januar 1908. Auch der Kanton Neuenburg besitzt insofern eine staat-

---

[1] Dr. Kurt Krumbiegel, die Schweiz. Sozialversicherung. 1. 7.

[2] P. Pflüger, Zürich 1908, Seite 10, 11.

liche Altersversicherung, als die 1898 gegründete Caisse cantonale d'Assurance populaire auch Altersrenten für solche, die das 60. Lebensjahr erreicht haben, ausrichtet, die ebenfalls facultativ ist.

In den Kantonen Glarus, Genf, Appenzell A. Rh., St. Gallen und Aargau wurden Versuche gemacht oder ähnliche Institutionen geschaffen.

Von all diesen mehr oder weniger ausgebauten Institutionen haben jedoch die Binnenschiffer keinen Gebrauch gemacht, vielmehr haben die Gesellschaften vielfach eigene Hilfskassen errichtet, welche bezwecken, den Beamten und Angestellten der Dampfschiffahrtsgesellschaften bezw. deren Hinterlassenen Unterstützung zu gewähren, falls erstere infolge von Unfällen, Krankheiten oder vorgerückten Alters dienstunfähig geworden oder verstorben sind. Haftpflicht der Gesellschaft schliesst jedoch meist einen Anspruch an die Hilfskassen aus. Die Statuten der einzelnen Hilfskassen sind natürlich zu verschieden, als das es möglich wäre, sie hier alle durchzusprechen. Der Fond besteht gewöhnlich aus den Kapitalien des bereits bestehenden Unterstützungsfonds und aus deren Verwaltung, aus Eintrittsgeldern und Zinsen der Mitglieder, aus zufälligen Dotierungen und Einnahmen sowie aus den Beiträgen der Dampfschiffgesellschaft. Das Eintrittsgeld sowie die Beiträge der Mitglieder sind allerdings mit 4 % des Jahresverdienstes und teilweise darüber gut bemessen. Die Leistungen sind aber dafür auch entsprechende. So z. B.[1] bestimmt § 9 der Statuten der Hilfskasse für die Beamten und Angestellten der Dampfschiffgesellschaft für den Thuner und Brienzersee :

Die nach § 8 von der Hilfskasse zu leistenden Unterstützungen und Pensionen sind in Geld auszurichten und es wird deren Höhe folgendermassen bestimmt :

Bei voraussichtlich vorübergehender Dienstunfähigkeit vergütet die Hilfskasse ausser den auf diesen Zeitraum fallenden Heilungskosten während 9 Monaten 60 % des beitragspflichtigen Gehaltes ; nachher tritt definitive Pensionierung ein, wenn keine gänzliche Heilung erfolgt ist und das betreffende Mitglied seine frühere Anstellung bei der Dampfschiffgesellschaft nicht wieder aufnehmen kann.

Die Pension beträgt per Jahr : im ersten Dienstjahre 25 %,

[1] Statuten der Hilfskassen für Beamte und Angestellte der Dampfschiffgesellschaft für den Thuner- und Brienzersee. Seite 3, 4, 5, 7.

für jedes fernere Dienstjahr je 1 % mehr von derjenigen Summe, von welcher der Beitrag zuletzt bezahlt worden ist, jedoch nur bis zum Maximum von 60 %, welches unter keinen Umständen überschritten werden darf.

Ferner § 10 derselben Gesellschaft: Im Todesfalle eines Mitgliedes sind von der Hilfskasse an die Hinterlassenen desselben auszurichten, sofern dieselben nicht aus einer nach bereits eingetretener Invalidität erst eingegangenen Verehelichung entstanden sind:

a) Der Witwe bis zur allfälligen Wiederverehelichung oder ihrem Absterben die eine Hälfte desjenigen Pensionsbetrages, welcher ihrem Ehemanne gemäss § 9 zugekommen ist, oder zu dessen Bezug derselbe bei eingetretener Invalidität berechtigt gewesen wäre.

b) Jedem minderjährigen Kinde bis zum angetretenen 18. Altersjahre ein Sechstel des genannten Betrages, allen Kindern zusammen aber höchstens 50 %, also die andere Hälfte der erwähnten Pension, die ihr Vater erhalten hat, oder bei eingetretener Invalidität hätte beziehen können.

c) Wenn keine Witwe vorhanden ist, oder solche während der Unterstützungszeit stirbt, oder sich wieder verehelicht, so erhalten die minderjährigen Kinder bis zu dem dort fesgesetzten Zeitpunkte den doppelten Betrag der für sie hiervon sub. b. vorgesehenen Pension.

d) Stirbt ein Mitglied ohne Hinterlassung von Witwe oder minderjährigen Kindern, war es jedoch die Stütze armer, erwerbsunfähiger Eltern, oder eigener mehrjähriger, ebenfalls erwerbsunfähiger Kinder, so haben Vater und Mutter, oder diese Kinder, je zusammen für sich lebenslänglichen Anspruch auf ¼ derjenigen Pension, die ihrem Sohne, bezw. ihrem Vater aus der Hilfskasse zugekommen ist, oder zu deren Bezug derselbe im Invaliditätsfalle berechtigt gewesen wäre.

Weitere Hinterlassene haben keinerlei Anspruch.

Die Beerdigungskosten eines Mitglieds werden von der Hilfskasse bestritten.

Diese Einrichtungen sind ja alle sehr begrüssenswert und legen auch Zeugnis ab von dem Verständnis der Unternehmer

für das Wohl und Wehe ihrer Angestellten. Allein sie können dennoch niemals die Wohltat einer staatlichen Sozialversicherung bringen, schon aus dem bereits besprochenen Grunde, dass sie das Risiko infolge zu geringer Anzahl der Versicherten nicht in zweckmässiger Weise verteilen können. Was aber erst, wenn ein Angestellter aus dem Betrieb ausscheidet und damit jeglichen Anspruches verlustig geht? Diese privaten Institute erreichen, dies ist ohne weiteres zuzugeben, ihren Versicherungszweck besser als eine Einzelsparkasse, aber wenn wir das Versicherungsrisiko ausschalten, dann will das Prinzip einer Einzelsparkasse beinahe mehr im Interesse des Einzelnen gelegen erscheinen als eine Unternehmungs- bezw. Gesellschaftshilfskasse. Denn der Einzelne kann alsdann mit seinen positiven Spareinlagen bestimmt rechnen und wird zugleich zu grösserem Sparsinn erzogen. Solange keine Arbeitslosenversicherung eingeführt ist, können alle diese Aushilfsmittel ein staatliches Institut niemals voll und ganz ersetzen. Für die Schweizer Binnenschiffer können die diesbezüglichen derzeitigen Verhältnisse allerdings insofern günstiger beurteilt werden, als, wie wir bereits erwähnten, Arbeitslosigkeit und Streiks beinahe unbekannte Dinge sind.

Ziehen wir zum Schluss das Fazit unserer Betrachtungen, so können wir den Satz aufstellen:

Die Schweizerischen Binnenschiffer sind wirtschaftlich, dem positiven Einkommen nach besser gestellt als die deutschen, sie stehen aber den deutschen, ich will nicht sagen in der wirklichen sozialen Fürsorge, aber doch in der sozialen Fürsorgegarantie nach.

Darüber wollen wir uns nicht hinwegtäuschen und darin sind auch alle einig, dass auf dem Gebiete der Sozialpolitik in Deutschland wie in der Schweiz Grosses geleistet wurde, mehr als man früher — noch vor wenigen Jahrzehnten — überhaupt für möglich gehalten hätte. Wir haben dies auch an Hand unserer Ausführungen konstatiert. Und doch ist zwischen beiden Ländern nicht nur ein gradueller sondern ein formeller und materieller Unterschied. Die Schweiz ist allen Ländern voran in der Arbeiterschutzgesetzgebung, Deutschland steht an erster Stelle in der Arbeiterfürsorge. Wenn es einmal so weit kommen sollte, dass beide Länder auf beiden sozialpolitischen Gebieten einander den Rang des ersten streitig machen, dann

darf es der Stolz beider sein, der Nachbar und Freund des andern zu heissen. Dass noch weitere Fortschritte möglich sind, wird niemand bestreiten und dafür sprechen auch die Errungenschaften der letzten Jahrzehnte, welche einzig in ihrer Art sind. Damit wird dann auch die Lage der Binnenschiffer, welche für Deutschland jetzt schon einen achtenswerten Verkehrsfaktor ausmachen und für die Schweiz, wenn die gut gemeinten Pläne der schweizerischen Kanalfreunde zur Verwirklichung gelangen, noch ausmachen werden, eine günstigere Gestaltung erfahren zum Segen beider Länder. Die bundesgesetzliche Regelung eines grossen Teils der Sozialversicherung der Schweiz in den Jahren 1911 bezw. 1912 und die aktuellen Bestrebungen für eine deutsche Arbeitslosenversicherung, die auf kommunalem Wege verschiedentlich schon durchgeführt ist, berechtigen zu den weitgehensten Hoffnungen.

NACHTRAG

zu der Abhandlung

Die sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse der deutschen und schweizerischen Binnenschiffahrtsangestellten und Arbeiter,

mit Hinweis auf das Wesen der Binnenschiffahrt in beiden Ländern vor und nach dem Kriege.

VORWORT

Die vorstehende Arbeit wurde schon im Jahre 1914 verfasst und ordnungsgemäss der Fakultät als Dissertation eingereicht und von dieser angenommen. Leider verhinderten die darauf folgenden Kriegsereignisse mich daran, meine Studienpläne vorläufig weiter zu verfolgen, da ich mich dem Vaterlande zur Verfügung stellen musste. Die in Deutschland herrschenden schweren wirtschaftlichen Verhältnisse hinderten mich auch in den Nachkriegsjahren daran, mich mit vollem Eifer dieser Aufgabe wieder zu widmen, sodass ich erst in den letzten Jahren wieder an sie herantreten konnte.

Es war mir — und das sei hier ausdrücklich betont — nicht die Aufgabe gestellt worden, eine vergleichende Studie über die wirtschaftlichen Verhältnisse der Binnenschiffahrtsangestellten und Arbeiter in der Vor — und der Nachkriegszeit zu verfassen. Wenn ich mich aber doch entschloss, der Abhandlung einen Nachtrag beizufügen, so geschah es einmal, um einem Wunsche der Fakultät nachzukommen, und dann, um den wissenschaftlichen Wert der Arbeit zu erhöhen, und zwar letzteres durch die Hinweise auf die Nachkriegsverhältnisse, da durch die Kriegsereignisse und die sich anschliessenden Friedensverträge die Zustände der Vorkriegszeit eine Wandlung erfahren haben, die sich nicht nur auf den Betrieb der

Wasserstrassen, sondern auch auf die sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse der in der Binnenschiffahrt beschäftigten Personen auswirken mussten.

Für diesen Nachtrag wurde die in der Hauptabhandlung gegebene Disposition nach Möglichkeit eingehalten und zuerst auf die im Binnenschiffahrtswesen der beiden Länder eingetretenen Aenderungen hingewiesen und dann auf die seit 1914 eingetretenen Aenderung in den wirtschaftlichen und sozialen Verhältnissen des Personals in diesem Berufszweige.

Die Binnenschiffahrt in Deutschland.

Nachdem während der Kriegszeit und namentlich im Jahre 1923 infolge der Ruhrbesetzung die Schiffahrt stark zurückgegangen war, begannen in der Folge sich die Bestimmungen des Versailler Vertrages in einer die deutsche Binenschiffahrt stark beeinträchtigenden Weise auszuwirken. Die Entwicklung der Binnenwassertransporte seit 1914 ergibt sich aus folgender Zusammenstellung:

Wasserstrassenverkehr Deutschlands in Mill. tkm.

JAHR	MENGE tkm.	JAHR	MENGE tkm.
1914	15,374	1920	11,422
1915	10,497	1921	8,821
1916	10,035	1922	13,492
1917	9,920	1923	7,981
1918	10,714	1924	16,640
1919	9,263	1925	18,905

Der Versailler Vertrag[1], der mit der Verkleinerung des deutschen Hoheitsgebietes auch eine Verminderung des deutschen Wasserstrassennetzes brachte, bestimmte ausserdem in

[1] Vergl. Versailler Vertrag Art. 327-364.

Art. 327, dass die Staatsangehörigen der Alliierten und assoziierten Mächte ebenso wie ihre Güter, Schiffe und Boote in allen deutschen Häfen und auf allen deutschen Binnenwasserstrassen in jeder Hinsicht die gleiche Behandlung wie die deutschen Reichsangehörigen, Güter, Schiffe und Boote geniessen sollen. Die Elbe, die Oder und die Donau wurden unter die Verwaltung internationaler Ausschüsse gestellt und über Rhein und Mosel wurden Sonderbestimmungen aufgenommen.

Diese Neuregelung und Internationalisierung deutscher Ströme hatten selbstverständlich zur Folge, dass der Verkehr ausländischer Schiffe auf deutschen Wasserstrassen ständig zunahm und dass immer mehr deutsche Transporte durch die ausländische Flagge besorgt werden. Wie aus der nachfolgenden Tabelle hervorgeht, hat sich der Anteil Deutschlands am deutschen Gesamtbinnenschiffahrtsverkehr von 82,6 v. H. im Jahre 1913 auf 74,9 v. H. im Jahre 1927 vermindert und sich der Anteil anderer Staaten von 17,4 v. H. auf 25,1 v. H. erhöht.

BEILAGE 1.

Verkehr von deutschen und ausländischen Güterschiffen in wichtigeren deutschen Binnenhäfen.

Zahl der in deutschen Binnenhäfen angekommenen und ausgelaufenen Schiffe	1913 t.	1924 t.	1925 t.	1926 t.	1927 t.
unter deutscher Flagge	570 612	322.980	405.079	446.564	502.926
unter fremder Flagge	120.496	85.883	122.952	143.018	168.741
Anteil am gesamten Schiffsverkehr in diesen Häfen in Prozenten :					
deutsche Flagge	82,6 %	79,0 %	76,7 %	75,7 %	74,9 %
fremde Flagge	17,4 %	21,0 %	23,3 %	24,3 %	25,1 %

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich, 1928.

Noch besser erweist sich der zunehmende Anteil fremder Flaggen am deutschen Binnenschiffahrtsverkehr aus folgender Zusammenstellung : [1]

[1] Dr. Werner Teubert im « Wasserstrassen-Jahrbuch » 1925/26 Verlag Richard Pflaum, München.

Anteil fremder Flaggen.

Wasserstrassen	In % des Umschlags der wichtigeren Häfen				In % der gefahrenen Nutztonnenkilometer		
	1913	1922	1923	1924	1913	1922	1923
Ostpreussische	3,1	14,5	11,0	11,2	4,6	10,1	10,5
Odergebiet	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Märkische W.	0,3	0,1	0,2	0,6	0,3	0,1	0,1
Elbegebiet	4,0	5,6	8,0	6,0	7,8	9,8	12,3
Ems-Wesergebiet	7,5	13,8	8,3	18,6	5,2	3,4	4,2
Rheingebiet	35,3	32,8	50,1	45,4	28,0	35,9	62,7
Donaugebiet	73,9	65,8	71,3	70,1	63,9	58,3	66,3
Mittel	22,0	22,6	26,4	30,2	16,7	24,0	33,7

BEILAGE 2.

Bestand der deutschen Binnenschiffe

	Zahl	Schiffe mit eigener Triebkraft		Schiffe ohne eigene Triebkraft	
		Tragfähigkeit in t.	Leistungsfähigkeit in PS	Zahl	Tragfähigkeit in t.
1912[1])	4491	261,055	612,128	25,042	7,135,602
1912[2])	4218	253,708	597,795	23,127	6,719,192
1927	4296	347,929	692,667	14,383	6,164,024

Total der Schiffe.

	Zahl	Tragfähigkeit in Tonnen	Maschinenleistung in PS
1912[1])	29,533	7,396,657	612,128
1912[2])	27,345	6,972,900	597,795
1927	18,679	6,511,953	692,767

Statistik des Deutschen Reiches Bd. 356. «Die Binnenschiffahrt im Jahre 1927» bearb. vom Statistischen Reichsamt, Berlin.

[1] Altes Reichsgebiet.
[2] Neues Reichsgebiet.

BEILAGE 3.

Vergleich der Leistungen von Binnenschiffahrt und Eisenbahn in Deutschland. [1]

	Binnenschiffahrt		Eisenbahn	
	1913	1927	1913	1927
Beförderte Gütermenge	97 Mill. t.	111 Mill. t.	467 Mill. t.	489 Mill. t.
Tonnenkilometrische Leistungen in Milliarden tkm	20,88	23,97	57,28	72,61
Befahrene Streckenlänge im Güterverkehr in km.	13,147	10,668	50,412	53,100
Verkehrsdichte in 1000 tkm pro km	1,588	2,247	1,136	1,367
Mittlere Beförderungsweite in Km	218	215	123	148

Nach «Statistik des Deutschen Reiches Bd 356», «Die Binnenschiffahrt im Jahre 1927». Bearbeitet vom Statistischen Reichsamt.

BEILAGE 4.

Güterbewegung auf den deutschen Wasserstrassen und Eisenbahnen. [2]

Jahr	Wasserstrassen	Eisenbahnen
1913 [3]	97,000,000 t.	445,000,000 t.
1921	42,100,000	354,000,000
1922	59,300,000	406,000,000
1923	34,500,000	246,000,000
1924	71,600,000	272,000,000
1925	86,200,000	396,000,000
1926	102,600,000	416,000,000
1927	111,800,000	467,000,000

[1] Heutiges Reichsgebiet.
[2] Neues Reichsgebiet.
[3] In runden Zahlen.

Die gleiche Erscheinung der Verfremdung zeigt sich auch im Grenzverkehr, denn der deutsche Anteil am gesamten Grenzgüterverkehr auf deutschen Binnenwasserstrassen belief sich im Jahre 1913 auf 16,593,000 t. oder 38,2 v. H. und derjenige der ausländischen Schiffe auf 26,854,000 t. oder 61,8 v. H. Bis 1927 hatte sich das Verhältnis derart verschoben, dass der deutsche Anteil mit 18,797,000 t. nur noch 30, 1 v. H. betrug, während der ausländische Anteil mit 43,693,000 t. sich auf 69,9 v. H. erhöht hatte.

Aber nicht nur diese Eingriffe politischer Art haben auf die Verhältnisse der deutschen Binnenschiffahrt eingewirkt, sondern auch andere Dinge, wie namentlich die auf Grund neuerer Erfindungen ermöglichten Verbesserungen im Betrieb, die Dampfkolbenmaschine hat eine Erhöhung ihrer Leistungsfähigkeit erfahren, die Dampfturbine fand Verwendung im Antrieb (Turbodampfer), der Dieselmotor mit seiner Ersparnis an Brennstoff, Personal und Eigengewicht fand immer weitere Verbreitung, verschiedene Neuerungen führten zu einer wesentlichen Verminderung des Schleppwiderstandes, neue Schiffstypen kamen auf (Loydschlepper) und schliesslich sind auch die Förderanlagen ganz bedeutend verbessert worden wie auch die Steuereinrichtung durch das Aufkommen des Flettnerruders.[1]

Wenn auch die Gesamtzahl der Binnenschiffe gegenüber der Vorkriegszeit, wie aus der Beilage 2 hervorgeht, wesentlich kleiner geworden ist, so ist das einmal darauf zurückzuführen, dass durch die Gebietsabtretungen und die Ablieferungen von Schiffen auf Grund des Friedensvertrages ein wesentlicher Teil der Binnenflotte an das Ausland gekommen ist, sondern auch darauf, dass infolge der Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Schleppern und Kähnen die durchschnittliche Grösse der Schiffstypen gewachsen ist.

Der Verlust der deutschen Binnenflotte durch die Gebietsabtretungen und Schiffsablieferungen beläuft sich auf 2748 Schiffe mit rund 903,000 t. Tragfähigkeit und 59,600 PS. Maschinenstärke und hiervon entfallen allein auf die Gebietsabtretungen 2188 Schiffe mit 422,000 t. Kahnraum und 14,300 PS. Wenn sich aber trotzdem die tonnenkilometrischen Leist-

---

[1] Reg. und Baurat Dr. ing. W. Teubert in « Wasserstrassen-Jahrbuch » 1924. Richard Pflaum in München.

ungen der deutschen Binnenschiffahrt von 1913 auf 1927 um volle 15 % — für beide Jahre auf Grund des neuen Reichsgebietes berechnet — haben erheben können und die Verkehrsdichte auf den Wasserstrassen von 1588 Milionen tkm. pro km. befahrener Strecke im Jahre 1913 auf 2247 Millionen tkm. im Jahre 1927, wenn sich ferner die auf den Wasserstrassen beförderte Gütermenge wie aus den Beilagen 3 und 4 hervorgeht wieder auf die Höhe der Vorkriegsgütermenge hat hinaufschwingen können, so ist dies vor allem den erhöhten Leistungsfähigkeiten im Schiffsmaterial, in den Umschlags- und Förderanlagen, den verbesserten Hafeneinrichtungen, dem vorwärts schreitenden Zusammenschluss der Reedereibetriebe, der Erhöhung in der Förderung von Kohle und Kali und dann aber auch dem Unternehmungsgeist und der Tatkraft der mit der Schiffahrt beschäftigten Kreise zu verdanken.

Wie in den Nachbarstaaten Frankreich und Belgien so begann in den Nachkriegsjahren auch in Deutschland die Eisenbahn mit allen Mitteln den Wettbewerb mit der Binnenschiffahrt zu beleben. Während einerseits die belgischen und französischen Bahnen mit ihren Valutatarifen der Rheinschifffahrt stark zusetzten, war es in Deutschland die Reichsbahn mit ihren Seehafen- und Staffeltarifen und der Verweigerung, der Schiffahrt Anschlusstarife zu gewähren. Das hatte zur Folge, dass die Frachten, namentlich auf dem Rheine, einen bisher nie erreichten dauernden Tiefstand erlangten, wobei natürlich auch die Konkurrenz der ausländischen Schiffe ihren Teil beitrug.

So kam es, dass, während der Reichsindex der Lebenshaltungskosten seit 1924 von 127,6 ständig stieg und zwar im Jahre 1925 auf 139,8 im Jahre 1926 auf 141,2 und 1927 auf 147,6 der deutsche Binnenwasserstrassen-Frachtenindex während der gleichen vierjährigen Periode andauernd zurückging und zwar von 137,7 in 1924 auf 119,1 in 1925, in 1927 auf 111,0, nachdem er im Vorjahre 1926 nochmals auf 129,2 gestiegen war, ohne sich halten zu können. Es zeigt sich aus diesen Zahlen deutlich, dass das Verhältnis von Ladung und Tragfähigkeit oder von Ladung und Kahnraum sich wesentlich verschlechtert hat und zwar aus den oben angeführten Gründen.

Der Flossverkehr wies in den ersten Nachkriegsjahren schon eine Tendenz zum Fallen auf, denn er ging von 690,205 t. im Jahre 1920 auf 589,706 t. im Jahre 1921 zurück, auf 545,232 t.

im Jahre 1922 und fiel 1923 sogar auf 280,098 t. herab. Im Jahre 1926 war er wieder auf 509,565 t. angestiegen und erreichte 1927 wieder die Höhe von 1920 mit 691,878 t. (Vergl. die verschiedenen Jahrgänge der « Statistik des Deutschen Reiches », Abtlg. Binnenschiffahrt.)

Eine wesentliche Aenderung erfuhr die deutsche Binnenschiffahrt auch durch die Reichsverfassung vom 11 Aug. 1919, denn diese bestimmt in Art. 97, dass es « Aufgabe des Reiches ist, die dem allgemeinen Verkehre dienenden Wasserstrassen in sein Eigentum und seine Verwaltung zu übernehmen.[1] » Laut Art. 171 sollen die Staatseisenbahnen, Wasserstrassen und Seezeichen spätestens am 1 April 1921 auf das Reich übergehen. Im Jahre 1920 kam zwischen den Ländern und dem Reich ein vorläufiges Abkommen zu Stande, durch welches vorerst[2] jene Wasserstrassen und Einrichtungen übernommen wurden, über deren Uebertragung kein Streit bestand, ferner wurde nur die unmittelbare, zentrale Reichsverwaltung eingerichtet unter teilweiser Uebertragung der Zuständigkeiten der Landeszentralbehörden auf das Reichsverkehrsministerium, das eine von der Eisenbahnverwaltung unabhängige Wasserstrassenabteilung erhielt, während die einstweilige Verwaltung der Reichswasserstrassen mit Ausnahme der Neckarbaudirektion in Heilbronn vorerst noch durch die mittleren und unteren Behörden der Länder auf Kosten des Reiches und unter Leitung des Reichverkehrsministeriums erfolgen sollte.[3]

Auch heute noch ist die Abtretung der Wasserstrassen an das Reich nicht restlos durchgeführt, da sich bei den Ländern verschiedene Bedenken erhoben hatten, die dann am 12. Dezember 1925 zu einem Entscheid des Staatsgerichtshofes führten, der dahin lautete, « dass aus den Verfassungsbestimmungen unmittelbar eine Verpflichtung des Reiches, nur durch reichseigene Behörden die Wasserstrassen verwalten zu lassen, nicht entnommen werden kann ».

Mit der Gebietsabtretung sind auch längere Strecken natürlicher und künstlicher Wasserstrassen an das Ausland abge-

---

[1] Erich Schreiber: « Handbuch für die deutsche Binnenschiffahrt» Hamburg bei Meissner und Christiansen, 1929.

[2] Vergl. über die Zusammenhänge zwischen Reichswasserstrassen politik und Reichswasserstrassenverwaltung: Wehrmann « Reichs- oder Landeswasserstrassen » in « Ztschr. für Binnenschiffahrt » 1925 Heft 6, Juni.

[3] Dr. Jos. von Grossmann im « Wasserstrassen Jahrbuch» 1921 bei Richard Pflaum München.

treten worden. Seit 1914 bis 1927 sind aber anderseits bedeutende neue Wasserstrassen dem deutschen Wasserstrassennetz einverleibt worden, nämlich :

1914	Rhein-Herne-Kanal mit Lippekanal Datteln-Hamm	74 km.
1916	Ems-Weser-Hannover-Kanal mit Stichkanal nach Osnabrück und Linden und Abstiegen zur Weser, Leine und Dankersen	172 km.
1917	Kanalisierung der Oder von den Neissemündung bis Breslau	70 km.
1917	Ausbau der Oder-Weichsel-Wasserstrasse	215 km.
1917	Kanalisierung der Nogat	61 km.
1921	Kanalisierung des Main von Offenbach bis Aschaffenburg	45 km.
1924	Regulierung des Rheins von Sondernheim bis Strassburg	85 km.
1927	Kanalisierung des Neckar von Mannheim bis Heidelberg	25 km.
1927	Kanalisierung der Ruhr von der Mündung bis Mülheim	12 km.
	TOTAL	788 km.

Das gesamte deutsche Wasserstrassennetz wies im Jahre 1913 eine Länge auf von 13,613 km, wovon 2422 km. künstliche Kanäle waren. Hiervon wurden wirklich befahren im genannten Jahren 13,147 Km. und 1919 an das Ausland abgetreten 1661 Km. darunter 473 Km künstliche Wasserstrassen. Mit den erwähnten neuen Strecken belief sich das Wasserstrassennetz im Jahre 1927 auf 12,253 Km, wovon 2250 Km auf künstliche Kanäle entfallen. Befahren wurden tatsächlich auf diesem Wasserstrassennetz nur 10,668 Km.

Die schweizerische Binnenschiffahrt.

LITERATUR :

GELPKE Rud.: Die Ausdehnung der Grosschiffahrt auf dem Rhein von Strassburg nach Basel. Bei Emil Birkhäuser & C°, Basel, 1902.

FREY Jean R.: « Die Entwicklung der Rheinschiffahrt nach Basel. Bei Orell Füssli, Zürich. 1926.

« Die Rheinquellen » 1906 - 1927, Oberrheinische Verkehrszeitschrift, Organ für Binnenschiffahrt, Wasserwirtschaft und Verkehrsfragen. Verlag: Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein, Basel.

FUCHS Dr. ing. Ministerialdirektor: « Oberrheinfrage » in der Festschrift zum 22. deutschen Geographentag in Karlsruhe 1927. Herausgegeb. von Dr. Friedrich Metz bei Ferd. Hirt, Breslau.

Wenn von der schweizerischen Binnenschiffahrt die Rede sein soll, dann ist wohl zu unterscheiden zwischen der Schiffahrt auf den schweizerischen Seen und den Grenzseen und der Grosschiffahrt auf dem Rheine bis Basel und weiter rheinaufwärts, welch letztere erst 1903-04 wieder aufgenommen wurde und erst in der Nachkriegszeit zu voller Entfaltung gekommen ist.

Der schweizerische Schiffs- und Flossverkehr auf Flüssen erlag um die Mitte des 19. Jahrhunderts der Konkurrenz der Eisenbahnen. Der Dampfschiffahrtsbetrieb ist im wesentlichen auf die Seen beschränkt geblieben und nur der Rhein zwischen Konstanz und Schaffhausen, der Broyekanal zwischen dem Murten- und dem Neuenburgersee, der Ziehkanal zwischen dem Neuenburger und dem Bielersee und der Aarekanal zwischen dem Thunersee und Interlaken werden noch von Dampfschiffen befahren. Das Verhältniss zwischen der Zahl der dem Personentransport dienenden und der sonstigen Schiffe, der jähe Sturz des Personenverkehrs während der Kriegsjahre und der Umfang der gesamten Verkehrsleistung zeigen, dass der Dampfschiffahrtsverkehr auf den schweizerischen Gewäs-

[1] H. Gitanner im Handwörterbuch der schweizerischen Volkswirtschaft, Sozialpolitik und Verwaltung herausgegeb. von Reichesberg, Bern. 1911.

« Volkswirtschaft, Arbeitsrecht und Sozialversicherung der Schweiz » herausgegeb. vom Eidg. Volkswirtschaftsdepartement. 1925. Verlagsanstalt Benziger u. Co. AG, Einsiedeln.

sern im wesentlichen nur dem Nahverkehr zwischen den Seeufern und vor allem dem Fremdenverkehr dient. In den zehn Jahren von 1915 bis 1925 arbeitete die schweizerische Dampfschiffahrt auf den Seen mit Defiziten und erst von 1926 an ergaben sich wieder Betriebsüberschüsse, die nun vorerst zur Deckung der früheren Defizite und zur Erneuerung des Fahrmaterials und dessen Anpassung an die heutigen Verhältnisse und technischen Neuerungen zur Verbilligung des Betriebes aufgewendet werden müssen. In den letzten Jahren sind vielfach wie auf den deutschen Strömen Motorschiffe mit billig arbeitenden Dieselmotoren in Betrieb gestellt worden und, da die alten Schiffe für die Zeiten des Stossverkehr beibehalten werden, ist der Schiffsbestand seit 1924 in stetem Wachsen begriffen. Folgende Tabelle gibt Aufschluss über den Bestand im Jahre 1924 :

BEILAGE 5.

Schiffe für fahrplanmässige Personenbeförderung in der Schweiz 1924.

Gewässer	Dampfschiffe	Motorschiffe	Zusammen	Raum für Personen
Genfersee	15	13	28	16,060
Neuenburger u. Murtensee	4	—	4	1,800
Bielersee	3	1	4	1,000
Thunersee	6	1	7	3,815
Brienzersee	6	2	8	2,592
Luganersee	6	3	9	2,530
Vierwaldstättersee	17	5	22	11,850
Hallwilersee	—	2	2	90
Zugersee	1	1	2	340
Aegerisee	—	1	1	50
Zürichseee	12	1	13	4,660
Greifensee	—	2	2	75
Walensee	1	—	1	70
Bodensee [1]	5	1	6	3,075
Untersee und Rhein	5	1	6	1,440
Basel-Rheinfelden	—	1	1	200
Insgesamt	81	35	116	49,647

[1] Ausschliesslich ausländische Schiffe.

Bis zum Jahre 1927 hat der Bestand an Fahrmaterial weiter zugenommen [1] und belief sich auf 124 Einheiten. Hievon waren 67 Raddampfer, 30 Schraubendampfer und 27 andere und Trajektschiffe. Sie wiesen Raum auf für 50,585 Personen und eine Gesamttragkraft von 6137,5 t. und eine Gesamtmaschinenstärke von 36,479 PS. Es wurden im ganzen 6,523,706 Personen befördert gegen 6,140,000 im Jahre 1906 und an Gütern 137,933 t. Die Einnahmen beliefen sich insgesamt auf Fr. 8,568,392.— und die Ausgaben auf Frs. 7,935,535.—, sodass sich ein Betriebsüberschuss ergab von Frs. 632,857.—.

An Personal wurden beschäftigt :

Jahr	Schiffe	Angestellte u. Arbeiter
1915	150	910
1916	146	908
1919	132	793
1922	121	775
1925	114	829
1926	118	865
1927	124	878

Was nun die Grosschiffahrt auf dem Rheine bis Basel anbelangt, so ist folgendes zu sagen : Die Schweiz hat sich seit 1904 bestrebt, an die rheinische Schiffahrt anzuschliessen, um den für einen Binnenstaat so wichtigen freien Zugang zum Meere zu erhalten. Der Bund und die an der Sache zunächst interessierte Stadt Basel haben die Versuchsfahrten in den Jahren 1904-1911 nach Kräften unterstützt und so kam es schliesslich doch, ohne dass die Rheinwasserstrasse zwischen Strassburg und Basel irgendwie verbessert oder Bauten an der Fahrrinne vorgenommen worden wären, zu einem ziemlich beträchtlichen Güterverkehr. Ueber die Entwicklung dieses schweizerischen Rheinverkehrs gibt folgende Tabelle Auskunft :

---

[1] Statistisches Jahrbuch der Schweiz, Bern 1927.

Jahr	Bergfahrt	Talfahrt	Zusammen
1905	2,028	1,121	3,149
1906	2,722	740	3,462
1907	2,750	1,084	3,834
1908	13,877	1,600	15,477
1909	35,634	5,185	40,819
1910	48,661	16,139	64,700
1911	27,654	8,080	35,734
1912	47,149	24,051	71,200
1913	62,376	34,277	96,653
1914 bis Aug.	61,527	28,492	90,019
1915 und 1916 keine Schiffahrt (Kriegsjahre).			
1917	24,544	8,559	33,103
1918	16,799	6,659	23,458
1919	37,410	1,651	39,061
1920	13,306	2,407	15,713
1921	733	336	1,069
(1921 war ein katastrophales Niederwasserjahr.)			
1922	127,033	43,816	170,849
1923	25,664	14,165	39,829
1924	213,375	73,220	286,595
1925	60,112	29,546	89,658
1926	236,957	36,273	273,230
1927	654,965	84,875	739,840

Es geht aus diesen Zahlen die Entwicklungsfähigkeit der Schiffahrt auf dem Rheine bis Basel deutlich hervor. Der Schweiz steht aber auch der in den Dreissiger Jahren des vorigen Jahrhunderts erbauten elsässischen Zweigstückes des Rhein-Rhone-Kanals für die Wasserfrachten von Strassburg nach Basel und umgekehrt zur Verfügung und dieser Kanal wird neuerdings von den Basler Reedern vielfach befahren, weil die Fahrwasserverhältnisse im Rhein derart verwildert sind, dass ein wirtschaftlicher Betrieb nicht mehr aufrecht erhalten werden kann.

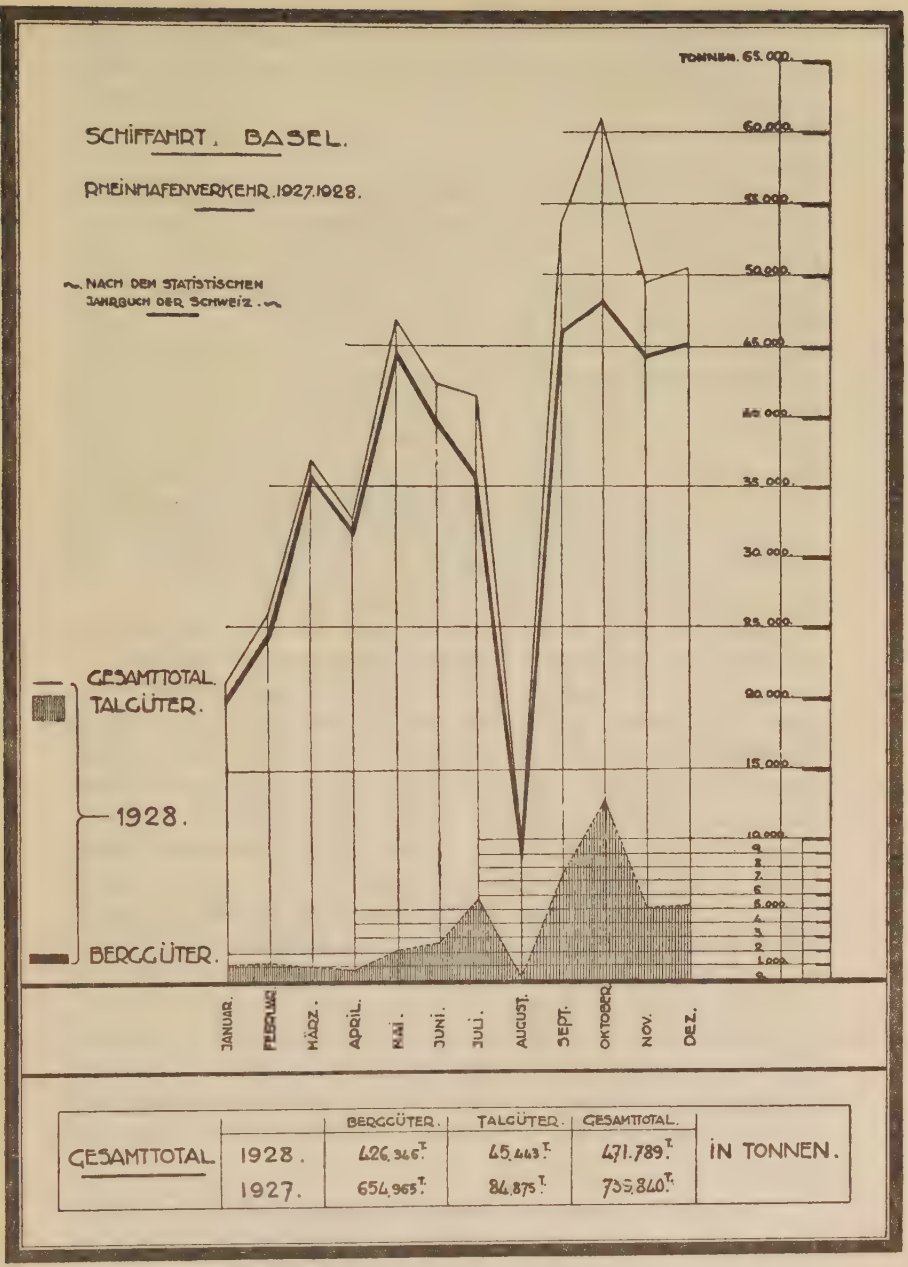
Der Versailler Vertrag hat der Schweiz das Recht eingeräumt, zwei Delegierte in die Zentralkommission (Strassburg) für die Rheinschiffahrt abzuordnen, und sie hat in dieser internationalen Kommission nun Gelegenheit, ihre Wünsche bezüglich das Rheinausbaues einzubringen, von welchem Rechte sie auch

bereits 1921 Gebrauch gemacht hat.[1] Sie hat 1924 sodann ein baureifes Projekt für die Regulierung der 127 Km. langen Rheinstrecke bei der Kommission eingereicht und diese hat die Ausführung des Projektes genehmigt. Da jedoch die vorzunehmenden Arbeiten auf einer im Auslande liegenden Stromstrecke liegen, waren Verhandlungen mit den Rheinuferstaaten nötig. Mit Deutschland ist es zu eiem Abkommen gekommen, wonach dieses Land von den 66 Millionen Frs. betragenden Ausführungskosten 40 % übernimmt, während die Schweiz daran 60 % zu bezahlen haben wird. Die Schweiz wird nun auch noch mit Frankreich darüber verhandeln müssen, denn die Frage des Unterhalts der Arbeiten auf dem französischen Ufer muss auch noch gelöst werden. Durch die Regulierung soll im Rhein eine Fahrrinne geschaffen werden von ungefähr 75-90 m. Breite und mit einer durchgehenden Tiefe von mindestens 2 m., sodass zukünftig auf der Strecke Strassburg-Basel Schiffe bis zu 2000 t. Tragvermögen verkehren werden können.

Frankreich plant auf dem elsässischen Ufer einen gross anzulegenden Rheinseitenkanal von 120 m. Spiegelbreite zur Kraftausnützung des 106 m. betragenden Gefälles zwischen Strassburg und Basel. Nach den internationalen Abmachungen und den von der Rheinzentralkommission den Konzessionären gemachten und noch zu machenden Auflagen muss der Kanal so angelegt werden, dass er als Ersatz des Rheines für die Schiffahrt gelten kann, d. h. er muss mit leistungsfähigen Schleusen versehen werden, mit Aufdrehplätzen, muss Tag und Nacht betrieben werden können, und es dürfen auf ihm von der Schiffahrt keinerlei Gebühren erhoben werden. Vorläufig ist nur die oberste Stufe bei Kembs 10 Km. unterhalb Basel, zum Bau genehmigt worden und jede weitere Stufe muss einzeln der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt vorgelegt werden.

Mag nun wirklich dieser Kanal auf seine ganze Erstreckung voll ausgebaut werden, was etwa 50 Jahre beanspruchen dürfte, oder mögen nur einzelne Teile in der oberen Rheinstrecke erstellt werden, so wird in jedem Falle der schweizerischen Rheinschiffahrt eine geeignete Wasserstrasse für ihre Transporte zur Verfügung stehen, und man rechnet heute schon für die Zeit nach Durchführung der Regulierung mit einem

[1] « Die Entwicklung der Rheinschiffahrt nach der Schweiz seit dem Weltkriege », Herausgegeb. von der Basler Rheinschiffahrtsdirektion, 1929.



GESAMTTOTAL		BERGGÜTER.	TALGÜTER.	GESAMTTOTAL.	IN TONNEN.
	1928.	426.346 T.	45.443 T.	471.789 T.	
	1927.	654.965 T.	84.875 T.	739.840 T.	

schweizerischen Rheinverkehr von rund 3 Millionen Tonnen. Auf jeden Fall kommt dieser Schiffahrt eine ansehnliche Bedeutung zu, denn es macht bei genauerem Studium der einschlägigen Literatur ohne weiteres den Eindruck, dass die Schiffahrt auf der obersten Rheinstrecke vor ungeahnten Entwicklungsmöglichkeiten steht.

In der Betriebsleitung, sowie im Lager- und Güterumschlagsverkehr der in Basel niedergelassenen Rheinschiffahrtsunternehmungen und der Umschlags- und Lagerfirmen sind bereits ständig gegen 300 Personen beschäftigt, auf den eigenen Schiffen der schweizerischen Reedereien und deren Tochtergesellschaften rund 550 Personen. Das Personal auswärtiger Vertretungen schweizerischer Reedereien setzt sich aus rund 150 eigenen Angestellten und Arbeitern zusammen. Die Zahl der bei vorübergehendem Verkehrsandrang in den Basler Hafenanlagen beschäftigen Aushilfsarbeiter schwankt zwischen 30 und 220. Somit sind in der schweizerischen Rheinschiffahrt ohne das Personal der öffentlichen Verwaltung 1000 bis 1200 Personen beschäftigt, also mehr als bei der Personen- und Güterschiffahrt auf den schweizerischen Seen.

Nun sind aber in der Schweiz noch weitere Binnenschiffahrtsprojekte vorhanden. In der Westschweiz vertritt man das Projekt der Verbindung der Rhone mit dem Rhein durch einen die Schweiz traversierenden Schiffahrtskanal, der vom Genfersee ausgehen und unter Benutzung des Neuenburger- und Bielersees sowie des Aareflusses den Rhein bei Koblenz im Kanton Aargau erreichen würde.[1] Der Umstand, dass von diesem 332 Km. langen Kanal an See- und Flusstrecken bereits 140 Km. vorhanden sind, dass weitere 120 Km. ohne grossen Aufwand hergestellt werden können, dass ferner 6 Km. in schiffbaren Werkkanälen bestehen und daher nur 39 Km. an neuen Kanalstrecken zu erstellen wären, gibt dem Projekte die besten Aussichten auf Verwirklichung.[2]

Ferner soll die Rheinstrecke von Basel aufwärts bis zum Bodensee ebenfalls der Grosschiffahrt zugänglich gemacht werden und zwar durch Kanalisierung, wobei die Schiffahrt die Stauhaltungen der auf dieser Strecke projektierten und

---

[1] Des Canaux-Des Bateaux, Zeitschrift des Schweizerischen Rhein-Rhone-Verbandes, Genf u. Lausanne.

[2] Charles Borel: « La Voie navigable suisse du Rhône au Rhin » Verbandsschrift der Association Suisse pour la navigation du Rhône au Rhin.

zum Teil bereits im Betrieb stehenden Kraftwerke benutzt, welch letztere zu diesem Zwecke mit Grosschiffahrtsschleusen auszurüsten sind. Ueber den Ausbau dieser Rheinstrecke zu Kraftnutzung- und Schiffahrtszwecken besteht ein badisch-schweizerisches Uebereinkommen und der Ausbau ist in vollem Gange.[1] Das 26 m. hohe Gefälle des Rheinfalles bei Schaffhausen soll durch zwei Schleusen überwunden werden.

Auch vom Anschluss des Wirtschaftszentrums Zürich mit Zürichsee an die Rheinwasserstrasse ist bereits die Rede, und es liegen bereits zwei Projekte für diesen Anschluss vor, von denen das eine (Ing. Härry) das Ziel unter Benutzung des untern Aarelaufes und der kanalisierten Limmat erreichen will, und das andere (Ing. Rud. Gelpke) durch eine Kanalisierung der Glatt von der Mündung in den Rhein bis nach Schwamendingen-Oerlikon.[2]

Es ist also nicht ausgeschlossen, dass auch die Schweiz mit der Zeit ein eigentliches Fluss- und Kanalschiffahrtsnetz erhält, wenn auch heute erst etwa 2000 Personen in unmittelbarer Weise mit dem Schiffahrtsgewerbe in Beziehungen stehen.

Die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse in der deutschen Binnenschiffahrt.

Der Krieg und vornehmlich die Nachkriegszeit haben auch in den wirtschaftlichen und sozialen Verhältnissen der Binnenschiffahrt grundlegende Aenderungen gezeitigt. Wie bereits weiter oben betont, ist die Zahl der Betriebe gegenüber der Vorkriegszeit wesentlich zurückgegangen, weil die kleinen Betriebe, d. h. die Einzelschiffer (Partikularschiffer) nicht mehr im Stande waren, die steigenden Unkosten für Löhne und Soziallasten zu tragen, und die wirtschaftlichen Verhältnisse

[1] Siehe Zeitschr. « Die Rheinquellen », in welcher fortlaufend über den Stand der Projekte berichtet wird
Vergl. auch die « Verbandsschriften » des « Nordostschweiz. »
Verbandes für Schiffahrt « Rhein -Bodensee » in St. Gallen.

[2] Siehe verschiedene Jahrgange der Zeitschr. « Schweizerische Wasserwirtschaft », Organ des Schweizerischen Wasserwirtschaftsverbandes. Zürich.

es mit sich brachten, dass sie durch die grossen Betriebe verdrängt wurden, eine Erscheinung, die sich hauptsächlich auf den westlichen Wasserstrassen bemerkbar machte.

Dazu kam, dass die von allen Seiten, namentlich von den Eisenbahnen, stark bedrängte Binnenschiffahrt während der ganzen bisherigen Nachkriegszeit keine rosigen Tage hatte. Der Bericht der Westdeutschen Berufsgenossenschaft für das Jahr 1927 sagt hierüber sehr treffend : « Die Betriebe haben durchwegs mit Verlust gearbeitet, sodass es den Mitgliedern schwer fällt, die Beiträge zur Berufsgenossenschaft und für die übrigen sozialen Versicherungen aufzubringen. Die Löhne in der deutschen Rheinschiffahrt sind durchwegs um 23 - 40 v. H. höher als in der holländischen, belgischen, französichen und schweizerischen Schiffahrt, mit denen sie auf dem Frachtenmarkt im Wettbewerb steht. Als 1926 der englische Bergarbeiterstreik eine Heraufsetzung der Löhne in der Schiffahrt zur Folge hatte, da nahmen die Mannschaften sogleich teil an den Einnahmen aus den höheren Frachten und beim Niedergang der Frachten nach beendetem Streik blieben die Löhne in den deutschen Betrieben auf der gleichen Höhe, während sie in den ausländischen Betrieben wieder herabgesetzt wurden, soweit sie überhaupt erhöht worden waren. »

Die Folge aller dieser Verhältnisse war, dass eine grosse Umwälzung der Lohn- und Arbeitsbedingungen erfolgte. Man weiss, dass vor dem Kriege feste Lohn- und Arbeitsbedingungen in der Binnenschiffahrt[1] nicht bestanden, aber in der Nachkriegszeit gelang es den Organisationen der Arbeitnehmer dem Deutschen Transportarbeiter-Verband und dem Zentralverband der Maschinisten und Heizer, die Schiffsmannschaften restlos zu erfassen und auch das obere Personal, die Kapitäne Schiffsführer und ersten Maschinisten, wurden mit in die Bewegung hineingezogen. Das Vorgehen der Arbeitnehmer hatte natürlich auch einen engeren Zusammenschluss der Arbeitgeber im Gefolge. Auf den mittel- und ostdeutschen Stromgebieten übernahm der Arbeitgeberverband für Binnenschiffahrt und verwandte Gewerbe in Berlin die Wahrung der Interessen, auf dem Rhein der Allgemeine Arbeitgeberverband für die Rheinschiffahrt in Duisburg und unter Führung dieses Verbandes die Einzelschiffer durch den Partikularschiffer-Verband « Jus et Justitia » die Interessen dieser. Ausserdem bestand noch der Arbeitgeberverband für die Hafengebiete Mannheim-Ludwigs-

hafen, der in enger Verbindung steht mit dem erwähnten Verband in Duisburg. Arbeitgeber- und Arbeitnehmerverbände fanden sich entsprechend den Vereinbarungen der zentralen Spitzenverbände in einer «Reichsarbeitgemeinschaft für deutsche Binnenschiffahrt.»[1]

Der Gedanke, Tarifverträge aufzustellen, hatte sich schon 1918 durchgesetzt. Sie haben den Arbeitern wesentliche Verbesserungen ihrer Arbeitsverhältnisse gebracht, waren aber ausserordentlich umfangreich, weil die Arbeitnehmer auf einer erschöpfenden Regelung bestanden und eine Fülle von Nebenvergütung forderten. Als aber die Inflation mit allen ihren schweren Folgen und die Ruhrbesetzung im Jahre 1923 kam, da traten die Tarifverträge wieder in den Hintergrund und im Vordergrund spielte die Lohnfrage die Hauptrolle. Nach Aufgabe des passiven Widerstandes entwickelten sich in der westdeutschen Binnenschiffahrt so ungünstige Verhältnisse, dass sie sich auch auf die Arbeitsverhältnisse übertrugen. Erst 1924 war es wieder möglich, Tarifverträge aufzustellen, in welchen aber die überspannten sozialen Bestimmungen auf ein erträgliches Mass zurückgeführt wurden. Die Lage war für die Binnenschiffahrt auf allen Stromgebieten immer noch sehr ungünstig. Das sahen auch die Arbeiter ein und sie erklärten sich mit einer Verlängerung der Arbeitszeit behufs intensiverer Ausnutzung des Fahrmaterials einverstanden wie auch mit einer Vereinfachung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse.

Arbeitszeit. Die Unberechenbarkeit der Witterung schliesst in der Schiffahrt die Einhaltung einer geregelten Arbeitszeit aus. Es kann binnen wenigen Tagen Hoch- oder Kleinwasser eintreten, der Nebel kann die Schiffahrt unterbinden, Reparaturen müssen dringlich vorgenommen werden oder es entstehen Wartezeiten. Daraus ergibt sich, dass die Fahrzeit ausgedehnt werden muss, damit die Betriebsmittel ausgenutzt werden können, denn die Umlaufsgeschwindigkeit spielt für die Rentabilität der Betriebe eine wichtige Rolle.

Vor dem Kriege wurde so lange gefahren, als das Licht des Tages es erlaubte, aber nach dem Kriege erfolgte eine gewisse Reglementierung. Da die Tarifverträge eine gewisse Regelung doch verlangten, entschloss man sich dazu, nicht die Fahrzeiten festzulegen, sondern die Nachtruhe. Es wurde daher bestimmt, dass die Nachtruhe in der mittel- und ostdeutschen

[1] Dr. Werner im «Wasserstrassen-Jahrbuch» 1924 bei Richard Pflaum in München.

Schiffahrt 8 Stunden betragen solle und 10 Stunden im Winter In der westdeutschen Schiffahrt betrug sie vorerst 12 Stunden. Als aber die geschilderten schlechten Verhältnisse die Schiffahrt beeinträchtigten, musste die Fahrzeit wieder ausgedehnt werden, sodass die Nachtruhe von 1924 an nur noch von November bis Februar 12 Stunden betrug, in der Zeit von März bis Oktober aber nur 10 Stunden. Es muss hier noch beigefügt werden, dass die Schiffsleute keinerlei Verladearbeiten oder nur ganz ausnahmsweise solche vornehmen, und dass diese nur von den Hafenarbeitern vorgenommen wird.

Sonntagsruhe. In allen Verhandlungen mit den Arbeitgebern traten die Arbeitnehmer für die volle Feiertagsruhe ein. Da aber dies zum Teil aus technischen Gründen im Schiffahrtsbetrieb einfach nicht möglich war musste man sich schliesslich verständigen. Heute ist die Sache so, dass auf den östlichen Stromgebieten grundsätzlich volle Sonntagsruhe herrscht, die nur in bestimmten Fällen gegen Mehrzahlung unterbrochen werden kann. In der Rheinschiffahrt jedoch, wo die deutsche Schiffahrt wie auf keinem andern Stromgebiet in starkem Konkurrenzkampfe mit der ausländischen liegt, sollen grundsätzlich zwei Sonntage im Monat freibleiben. Ist das einmal nicht möglich, so muss der Arbeitssonntag besonders vergütet werden.

Lohnzahlung und Kündigung. Vor dem Kriege standen die Kapitäne durchwegs im Monatslohn und die übrige Mannschaft im Wochenlohn. Heute ist das nicht mehr auf allen Stromgebieten der Fall. Auf die Forderung der Arbeitnehmer, die Löhne an die wöchentlichen Aenderungen des Lebenshaltungsindexes auzupassen, wollten die Arbeitgeber nicht eingehen und zudem war dies nicht mehr nötig, nachdem 1924 die Valuta stabilisiert worden war. Nach langwierigen Verhandlungen, in denen auch eine stärkere Staffelung der Löhne in den verschiedenen Gruppen durchgeführt wurde, wurde als Kündigungsfrist im Osten die 14 tägige festgesetzt und im Westen die 7 tägige für das untere Personal, die 4 wöchentliche auf Monatsende für das gehobene Unterpersonal (zweite Maschinisten u. Steuerleute), die 6 wöchige für das Oberpersonal auf Quartalsschluss. Die gesetzlich zulässige fristlose Entlassung bei Schluss der Schiffahrt im Winter ist im Westen durch tarifliche Abmachungen ausgeschlossen.

Soziale Vergünstigungen. — Als weitere soziale Vergünstigungen wurde auch ein jährlicher Erholungsurlaub

vereinbart, der in der mittel- und ostdeutschen Schiffahrt 14 Tage beträgt, in der westdeutschen aber 16 Tage. Es wurde ferner vereinbart, dass bei Arbeitsversäumnissen zur Wahrnehmung von Terminen, wegen Todesfällen in der Familie und dergl. bis zu 5 Tagen der Lohn weiterbezahlt wird, in Krankheitsfällen in den meisten Stromgebieten bis zu 6 Wochen, bei Unfällen sogar bis zu 13 Wochen.

Löhne. — Die Löhne betragen heute für Kapitäne und Schiffsführer im Monatsgehalt M 200.— M 360.— je nach Alter und Dienstjahren. Bei den Schleppämtern Duisburg und Hannover, im Hafen von Hamburg und auf den märkischen Wasserstrassen werden die Kapitäne und Schiffsführer wöchentlich entlöhnt und erhalten : Schiffsführer M 45.— bis M 56.60 wöchentlich und Kapitäne M 53.— bis M 62.—. Bei genannten Schleppämtern erhalten sie ferner eine Frauen- und Kinderzulage von M 2.40 per Woche und als besondere Zulage einen Zehntel des Wochenlohnes.

Die Steuerleute erhalten je nach Dienstjahren per Woche auf dem Rhein M 49.30 bis M 56.70, auf der Weser und Aller monatlich M 178.— bis M 224.—, etwas weniger aber auf den märkischen Wasserstrassen und im Osten.

Die Decksleute erhalten auf der Weser und Aller monatlich M 108.— bis M 147.— je nach Dienstjahren und 12 % Zuschlag die Verheirateten. Auf dem Rheine erhalten sie M 39.— M 49.30 per Woche und bei den Schleppämtern Duisburg und Hannover M 33.60 bis M 38.70 je nach der Länge der Berufstätigkeit mit Einschluss der Schiffsjungenzeit und eine Frauen- und Kinderzulage von M 2.40 per Woche. Auf den westdeutschen Kanälen je nach Alter M 26.08 bis M 34.— und Verheiratete 10 % Zuschlag. Auf der Weichsel erhalten die Decksleute mit mindestens zweijähriger Fahrzeit und Steuermannskenntnissen wöchentlich M 26.94 bei 48 stündiger Arbeitszeit und M 34,64 bei 60 stündinger Arbeitszeit, Decksleute unter 18 Jahren M 16.85 bezw. M 21.67.

Die Schiffsjungen werden einzig auf der Weser monatlich entlöhnt und erhalten M 50.— im ersten Jahr, M 57.— im zweiten und 68.— im dritten Jahr. Auf den andern Stromgebieten werden sie wöchentlich entlöhnt und erhalten M 13.40 bis M 21.50 im ersten Jahr und M 24.80 bis M 30.10 im dritten Jahr, wobei die höchsten Löhne auf den Rhein entfallen und die niedersten auf den Osten.

Die ersten Maschinisten stehen auf dem Rhein im Monatslohn mit M. 305.— bis M. 360.— plus 10 % Zulage. Die zweiten Maschinisten erhalten wöchentlich M. 52.50 bis M. 56.70 und eine Sommerzulage von M. 1.— per Tag, die dritten Maschinisten M. 49.30 mit derselben Zulage. Bei den Schleppämtern erhalten die Maschinisten M. 53.58 bis M. 56.40, ferner die Frauen- und Kinderzulage von M. 2.40 und einer Sommerzulage von M. 0.70 per Tag, auf den westdeutschen Kanälen erhalten sie einen Monatslohn von M. 224.87 bis M. 253.91, auf der Weser M. 199.— bis M. 238.— je nach Dienstjahren, auf der Elbe I Maschinisten M. 60.20 per Woche und II Maschinisten M. 52.20, auf der Oder M. 53.60 bis M. 56.— und auf der Weichsel M. 35.— bei 48.— stündiger Arbeit und M. 45.— bei 60 stündiger Arbeitszeit.[1]

Die Heizer werden einzig auf der Weser monatlich entlöhnt und zwar mit M. 129.— bis M. 147.—, wobei Verheiratete einen Zuschlag von 12 % erhalten. Auf dem Rheine erhalten die Heizer einen Wochenlohn von M. 45.— bis M. 48.30 und eine Sommerzulage von M. 1.— per Tag, bei den Schleppämtern M. 39.65 bis M. 44.40 plus eine Frauen- und Kinderzulage von wöchentlich M. 2.40 und eine Sommerzulage von M. 0.70 per Tag, auf der Elbe M. 44.— bis M. 48.—, auf der Oder M. 43.30 die ersten Heizer und M. 40.20 die zweiten Heizer, auf der Weichsel M. 25.60 bis M. 26.90 bei 48 stündiger Arbeitszeit und M. 32.90 bis M. 34.65 bei 60 stündiger Arbeitszeit. Der Wochenlohn der Jugendlichen beträgt auf der Weichsel M. 17.53 bezw. M. 22.54.

Auch die Zuschläge für die Nacht- und Sonntagsarbeit sind heute genau geregelt ebenso die Zahl der freien Tage im Monat und die Zuschläge für Ueberstunden. Letztere betragen z. B. für die 9. und 10. Stunde beim Laden und Löschen je 25 % von 1/48 des Wochenlohnes und 15 % des Taglohnes für die übrigen Stunden, auf den westdeutschen Kanälen 15 % des Taglohnes, auf der Weser 12 % des Taglohnes oder 1/26 des Monatslohnes, auf der Elbe 1/48 des Wochenlohnes plus 10 % und auf der Weichsel werden die Ueberstunden mit M. 0.57 bis M. 0.88 je nach Rang entschädigt.

Auch die Entschädigung für entgangene freie Tage ist genau geregelt auf den verschiedenen Stromgebieten.

[1] Eine ausführliche Lohntabelle findet sich in Erich Schreiber: « Handbuch für die deutsche Binnenschiffahrt, » Hamburg bei Meissner u. Christiansen.

Angesichts dieser Regelung und der den Arbeitnehmern zugestandenen sozialen Vergünstigungen schreibt Dr. Werner in der bereits erwähnten Abhandlung[1]: « Wenn man berücksichtigt, dass in der Vorkriegszeit soziale Schutzbestimmungen für die Schiffsmannschaften kaum bestanden, dass die Arbeitszeit erheblich länger, der Lohn wesentlich niedriger und auch die Verhältnisse an Bord häufig recht primitiv waren, so muss jeder unbefangene Beobachter feststellen, dass die soziale Lage des Binnenschifferstandes sich ganz gewaltig gebessert hat. Aus einem gering bezahlten und auch in den übrigen Arbeitsbedingungen ziemlich vernachlässigten Stand ist eine Arbeitnehmerschaft entstanden, die sowohl im Arbeitslohn wie auch in den Arbeitsbedingungen und sozialen Rechten den Durchschnitt der gewerblichen Arbeiter überragt. Es soll nicht bestritten werden, dass dieser Erfolg zu einem guten Teile der straffen Organisation der Arbeitnehmer zu verdanken ist. Unterstützt wurden die Arbeitnehmer dabei durch die soziale Einsicht der Unternehmer, die im eigenen Interesse einen zufriedenen leistungsfähigen Personalstamm sich erhalten wollten und bestrebt waren, die soziale und wirtschaftliche Lage ihrer Arbeitnehmer zu verbessern. Es sei dabei an den Ausbau der Wohnungsverhältnisse an Bord und an die im Interesse der Arbeitnehmer getroffenen technischen Verbesserungen erinnert, wie z. B. die Einführung maschineller Ankerwinden und Steuerrudermaschinen und in der allerletzten Zeit an die Ausrüstung der Fahrzeuge mit dem Flettnerruder. Durch Einrichtung dieser Vorrichtungen ist es gelungen, die Bedienung des Steuerruders und des Ankers ungeheuer zu erleichtern. Ueberall herrscht in der Binnenschiffahrt das Bestreben, durch technische Neuerungen, die auch den Arbeitnehmern zu gute kommen, den Betrieb rationeller zu gestalten. »

In einer Hinsicht mangelt es aber doch noch sehr und das betrifft die Schifferkinder, die schon lange die Sorgenkinder der Schulverwaltung sind, besonders da, wo ihre Zahl erheblich ist wie am Rheine. Es ist den Schiffern oft sehr schwer, ihre Kinder dem Schulunterricht und der Kirche zuzuführen, weil für die Unterbringung in einem Schifferheim das Gehalt nicht ausreicht, namentlich dann nicht, wenn mehrere Kinder vorhanden sind u. weil das Gehalt zu einem Doppelhaushalt (für die Frau

[1] Im « Wasserstrassen-Jahrbuch » 1924.

mit den Kindern zu Land und für den Mann an Bord) auch nicht ausreicht.[1] Es ist dringend nötig, dass Schifferheime in ausreichender Anzahl geschaffen werden, denn schliesslich liegt es im Interesse eines Kulturstaates, dass jedes Analphabetentum ausgeschaltet wird.

Was nun die Unfälle im Schiffahrtsbetriebe anbelangt, so haben sich hierin keine grundlegenden Aenderungen gegenüber der Vorkriegszeit ergeben und, da diese Materie in der Hauptabhandlung in ausreichendem Maasse behandelt worden ist, kann hier auf ein nochmaliges Eintreten verzichtet werden. Ueber die Anzahl der Betriebe, die Gesamtzahl der gegen Unfall Versicherten, die gemeldeten Unfälle, über ihre Anzahl und ihre Art und über die bezahlten Entschädigungen berichten fortlaufend eingehend die « Amtlichen Nachrichten für Reichsversicherung » und die jährlichen Verwaltungsberichte der drei deutschen Binnenschiffahrtsberufsgenossenschaften. Um aber Vergleiche mit den in der Hauptabhandlung gegebenen Zahlen der Vorkriegszeit zu ermöglichen, sei hier eine Zusammenstellung für das Jahr 1927 mitgegeben :

Binnenschiffahrts-Berufsgenossensch.	Anzahl der Betriebe	Zahl der Versicherten	Gemeldete Unfälle	Todesfälle	bezahlte Entschädigungen
Westdeutsche	3031 (5139)[1]	19,851	1675	54	794.634.93 (514,822.13)
Elbschiffahrt	3245 (5201)	16,107	1767	45	704,057.86 (611,634.91)
Ostdeutsche	4958 (8027)	14,348	1037	21	368.970.68 (290,395.76)
Insgesamt	11234 (18367)	50,306	4479	120	1,867,663.47 (1,416,852.80)

[1] Zeitschrift « Der Schiffer », Mannheim, No 1 [Jan.] 1927.

Die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse in der schweizerischen Binnenschiffahrt.

Die schweizerische Binnenschiffahrt, die, wie oben gezeigt, nur rund 2000 Personen beschäftigt, spielt in der Gesamtwirtschaft des Landes nicht die Rolle wie in Deutschland. Ein engerer Zusammenschluss ist daher auch bis heute nicht zu Stande gekommen und seine Schaffung auch nicht einmal von den Beteiligten versucht worden. In dieser Hinsicht sind also seit Abfassung der Hauptabhandlung keine Aenderungen eingetreten. Die Mannschaften der schweizerischen Binnenschifffahrt sind übrigens in verschiedenen anderen, weitere Arbeitskreise umfassenden Organisationen untergebracht; so gehören die Schiffsleute, Steuerleute und z. T. auch die Kapitäne der Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten an, die ihrerseits wieder eine selbständige Gruppe des grossen Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes bildet, der durch mancherlei Einrichtungen und durch seine in allen Kantonen bestehenden Unterorganisationen mit Subventionen des Bundes in sozialer Hinsicht für seine Mitglieder sorgt und zeitweise auch eine politische Rolle spielen kann. Ausserdem genießen die einzelnen Mitglieder die sozialen Fürsorgeeinrichtungen der Kantone, in denen sie niedergelassen sind, wie alle andern Angestellten und Arbeiter und durch Vermittlung der Kantone oder durch Vermittlung der Organisationen die durch Bundesgesetze für das ganze Gebiet der Eidgenossenschaft geregelte soziale Fürsorge.

Als Beispiel für die Art und Weise des Vorgehens dienen am besten die Verhältnisse, wie sie sich beim Basler Rheinschiffahrtspersonal herausgebildet haben. Dieses hat sich in zwei Verbänden organisiert, nämlich der Handels- und Transportarbeiter-Union, die kommunistische Tendenzen verfolgt, und dem Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter, der seinerseits wieder als Kollektivmitglied der oben erwähnten Arbeiterunion schweizerischer Transportanstalten

angehört und durch deren Vermittlung für seine Mitglieder unter Zuschüssen des Bundes eine Krankengeldversicherung eingerichtet hat. An kantonalen Fürsorgeeinrichtungen geniessen die Basler Hafenarbeiter — es handelt sich nur um solche, da Kapitäne, Matrosen und Schiffsleute der nach Basel fahrenden Schiffe bisher noch kein Domizil in Basel erworben haben — das Gesetz betreffend Versicherung gegen die Folgen der Arbeitslosigkeit vom 11 Februar 1926, das Arbeitszeitgesetz vom 8. April 1920, das Gesetz betr. die œffentlichen Ruhetage von 1923 ferner, die eidgenössischen Gesetze über die Kranken- und Unfallversicherung und die Regelung der Arbeitszeit, das Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betrieb der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten vom 6. März 1920.

Die bedeutendste Tat auf dem Gebiet der eidgenössischen Arbeiter- und Angestelltenfürsorge ist ohne Zweifel die Kranken- und Unfallversicherung. Die Krankenversicherung ist für die Arbeiter nicht obligatorisch, und die Auswahl der Kassen ist jedem freigestellt. Die Kassenmitglieder geniessen das Recht der Freizügigkeit, d. h. sie können jederzeit unter gewissen Bedingungen in eine andere Kasse übertreten. Das Bundesgesetz über die Kranken- und Unfallversicherung vom 13. Juni 1911, das aber erst viel später in Wirkung getreten ist, ist in seinem Teile « Krankenversicherung » ein Subventionsgesetz. Der Bund fördert nach Massgabe dieses Gesetzes die Krankenversicherung durch Gewährung von Beiträgen an Krankenkassen. Beitragsberechtigt sind die Kassen, welche sich den vom Gesetz aufgestellten Bedingungen unterwerfen, also die « anerkannten Kassen ». Die Hilfskassen der konzessionierten Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen, mögen sie zugleich anerkannte Krankenkassen sein oder nicht, unterstehen nach Massgabe des Bundesgesetzes betr. die Hilfskassen der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsunternehmungen, von 28. Juni 1889 einer besonderen, vom eidgenössischen Eisenbahndepartement ausgeübten Aufsicht des Bundesrates.[1] Der Bund hat an Subventionen auf Grund des Krankenversicherungsgesetzes vom 1. Januar 1914 bis zum 31. Dezember 1923 eine Summe von Frs. 33,320,094.— verausgabt.

Im Gegensatz zur Krankenversicherung hat das Bundesgesetz die Unfallversicherung auf dem Grundsatz des Obligatoriums aufgebaut .Versichert sind die Angestellten und Arbeiter gewisser vom Gesetz aufgeführter Arten von Unternehmungen.[1]

Zu den Versicherungspflichtigen gehören auch die Transportanstalten. Die Versicherung besteht von Gesetzes wegen. Sie beschränkt sich auf die Angestellten und Arbeiter der versicherungspflichtigen Betriebe. Neben der Versicherung ist der « Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt in Luzern » als besondere Aufgabe die Sorge für eine umfassende und sachgemässe Unfallverhütung in den versicherungspflichtigen Betrieben übertragen worden, da die bisherige Unfallverhütung auf Grund des Haftpflichtgesetzes von 1897 nur eine lückenhafte war.[1]

Was die Regelung der Arbeitszeit anbelangt, so unterstehen die vom Bunde konzessionierten Verkehrsanstalten mit ihren Nebenbetrieben dem Arbeitsgesetz vom 6. März 1920. Vom Personal dieser Betriebe unterstehen dem Gesetz die ständig und vorwiegend im Betriebsdienst beschäftigten und zu ausschliesslich persönlicher Dienstleistung verpflichteten Personen. Die tägliche Arbeitszeit darf innerhalb einer Gruppe von 14 Tagen durchschnittlich 8 Stunden nicht überschreiten. Bei reichlich mindestens eine Stunde umfassenden Dienstbereitschaftszeiten darf die Arbeitszeit um die Hälfte der Zeit der blossen Dienstbereitschaft, höchstens aber bis auf durchschnittlich 9 Stunden ausgedehnt werden. Das Gesetz enthält ausserdem genaue Bestimmungen über die Ruhepausen während der Arbeitszeit, die Stunden des Nachtdienstes, die Ruhetage. Danach hat jeder Arbeiter Anspruch auf 56 angemessen verteilte, bezahlte Ruhetage im Jahr, von welchen 20 auf Sonn- und Feiertage entfallen müssen. Ausserdem hat jeder je nach Dienstzeit und Lebensalter Anspruch auf bezahlte Ferien von 7 bis zu 28 Tagen, letzteres vom 50 Lebensjahr an.

So sehen wir, dass trotzdem das Personal der schweizerischen Binnenschiffahrt nicht in Berufsgenossenschaften oder ähnlichen Organisationen zur Förderung sozialer Einrichtungen organisiert ist, doch auf anderem Wege für dasselbe gesorgt ist, und dass es ungefähr die gleichen sozialen Wohltaten geniesst wie das Personal der deutschen Binnenschiffahrt und ungefähr in den gleichen wirtschaftlichen Verhältnissen lebt.

---

[1] « Volkswirtschaft, Arbeitsrecht und Sozialversicherung der Schweiz » herausgegeb. vom Eidg. Volkswirtschaftsdepartement.